



Kuala Lumpur, métropolisation et mondialisation au risque du tourisme : enjeux et perspectives

Frédéric Bouchon

► To cite this version:

Frédéric Bouchon. Kuala Lumpur, métropolisation et mondialisation au risque du tourisme : enjeux et perspectives. Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2012. Français. NNT : 2012TOU20005 . tel-00708806

HAL Id: tel-00708806

<https://theses.hal.science/tel-00708806>

Submitted on 15 Jun 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Université
de Toulouse

THÈSE

En vue de l'obtention du
DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par :

Université Toulouse II Le Mirail (UT2 Le Mirail)

Discipline ou spécialité :
Géographie - Aménagement

Présentée et soutenue par :

Frédéric Bouchon

le : **lundi 6 février 2012**

Titre :

**Kuala Lumpur, métropolisation et mondialisation au risque
du tourisme : enjeux et perspectives**

Ecole doctorale :

Temps, Espaces, Sociétés, Cultures (TESC)

Unité de recherche :

Centre interdisciplinaire d'études urbaines (LISST-CIEU) UMR 551 CNRS

Directeur(s) de Thèse :

Daniel Weissberg, Professeur de géographie, Université Toulouse 2 - Le Mirail

Rapporteurs :

Rodolphe de Koninck, Professeur de géographie, Université de Montréal

Guillaume Giroir, Professeur des universités, Université d'Orléans

Membre(s) du jury :

Pierre-Marie Decoudras, Professeur des universités émérite, Université de la Réunion

Frédéric Durand, Maître de conférences HDR, Université Toulouse 2 - Le Mirail

Denis Eckert, Directeur de recherches, Directeur de l'UMR LISST, Université Toulouse 2

Les villes, comme les rêves, sont construites de désirs et de peurs.
Italo Calvino

Une ville finit par être une personne.
Victor Hugo



Impressions de villes malaises, 2010 (Lee, M)

Toutes les bonnes choses de ce monde affluent dans la cité en raison de la grandeur de la cité.
Périclès

Remerciements

Pr. Daniel Weissberg, mon directeur de thèse pour ses conseils pertinents, ses observations constructives, malgré ses nombreuses responsabilités, et surtout pour la confiance.

En Malaisie,

Université Taylor's – M. Neethiananthan AR. pour sa compréhension bienveillante, Dr Paolo Mura, pour les conseils méthodologiques, Pr Muda, et Dato' Sarjit Singh qui m'ont ouvert de nombreuses portes de services gouvernementaux, aux collègues qui m'ont témoigné de leur soutien.

Ministères fédéraux, Etat du Selangor, DBKL et secteur privé – Dr Junaida, Christiana Lee, Albert Ching et les répondants anonymes.

Annisah, Alishan, Wang Qi, Li Shasha et Leila Pakshir, assistants de recherche sur le terrain et pour les transcriptions.

Pour celles et ceux qui ont contribué à cette recherche, que ce soit au travers d'entretiens, de conversations, d'échanges et de conseils.

Aux « Lumpuriens » que j'ai appris à comprendre et à aimer dans leur diversité.

En France,

Prs Jean-Pierre Poulain, Jens Thomas, François Vellas, Drs Laurence Tibère, Sébastien Rayssac pour leurs critiques, conseils et encouragements.

Membres du jury, Prs. Rodolphe de Koninck, Pierre-Marie Decoudras, Frédéric Durand, Denis Eckert, Guillaume Giroir, pour avoir accepté d'évaluer cette recherche.

Doctorants, et en particulier Sara Abourich, Chaya Hurnath et Eric Olmedo, pour les échanges et conseils.

Amis et proches, pour m'avoir accompagné dans cette aventure. Un hommage plus particulier à ceux qui nous ont quittés récemment.

Préface

Le projet de recherche sur l'aménagement touristique et urbain de Kuala Lumpur et ses enjeux, s'inscrit dans la continuation d'un travail sur l'identité multiculturelle de la ville pour un master en géographie et aménagement. Ainsi, j'ai souhaité continuer mes recherches, en utilisant le même système urbain comme terrain d'étude, tout en privilégiant l'angle du phénomène du tourisme et de ses pratiques de l'espace urbain.

Ce projet est issu directement d'une expérience personnelle que je vais résumer rapidement afin d'éclairer sur l'environnement dans lequel il a été mûri. Depuis 2001, j'habite en Asie, tout d'abord en Chine, à Shanghai. Je suis resté dans cette ville pendant deux ans et demi. Cela m'a permis d'apprendre le mandarin et de pouvoir mieux comprendre le monde chinois. Puis à partir de 2004, j'ai migré vers le Sud de la Mer de Chine et la Malaisie. Un peu comme les émigrants chinois du passé, j'ai rejoint l'Asie du Sud-est, le *Nan Yang* ou cette « mer du sud » considérée comme un espace naturellement et historiquement sous influence de la Chine. C'est d'abord à Penang, que j'ai commencé à travailler, pendant un an et demi. Bien que cette ville ait grandi comme un comptoir chinois et reste un bastion chinois, j'ai évolué parmi un environnement « *bumiputera* ». Cela m'a permis de m'insérer dans un monde malais contemporain que je ne connaissais que superficiellement. Ensuite, à partir de 2006, je suis revenu à Kuala Lumpur, que je n'ai plus quitté depuis. Le fait de travailler et d'enseigner à Kuala Lumpur a une influence majeure sur la suite de mon parcours académique. Toute cette période, a été l'occasion de recueillir de nombreux témoignages et observations, de me plonger dans la psyché locale et de comprendre les enjeux en ayant mon champ d'étude comme quotidien. Avoir eu le temps d'apprendre d'abord le chinois puis le malais, m'a permis d'aller d'approfondir la connaissance d'un pays complexe, riche en diversité et avec ses différences régionales, socio-économiques et ethniques. Ces années en Asie, dont les cinq dernières, au sein d'une université partenaire de l'université de Toulouse 2, m'ont permis de gagner en maturité sur un sujet complexe traitant des rapports sociaux et spatiaux à partir de la ville et du tourisme. Je me suis rapproché de la recherche académique locale, dont les normes sont entièrement influencées, soumises aux codes anglo-saxons.

La Malaisie est un espace relativement délaissé par la recherche française, à la différence du Viêt Nam, de l'Indonésie ou de la Thaïlande, surtout dans sa dimension urbaine et touristique. La production scientifique est essentiellement en anglais, (journaux, livres, revues, rapports). Les sources sont anglaise, américaine, australienne, voire singapourienne, chinoise et évidemment malaisienne. Cela m'a permis d'être familier avec un angle asiatique et anglophone sur les changements en cours dans la réflexion académique sur l'urbanisation, la mondialisation, le tourisme et les pratiques spatiales, mais aussi dans les méthodologies de recherches. La contrepartie étant sans doute d'être parfois isolé des contacts intellectuels avec le milieu universitaire français et d'être au fait des dernières productions, normes et débats. Mais j'ai l'avantage de travailler dans une institution partenaire de l'université de Toulouse. De plus l'Asie du Sud-est possède aussi un centre de recherches en sciences politiques et sociales (IRASEC) situé à Bangkok, avec un nombre de publications disponibles en ligne, dont quelques unes touchant à la Malaisie. Les centres de recherches auxquels je suis affilié, comme ERITA Asia, puis le CRiT (*Centre for Research and Innovation in Tourism*) en Malaisie et le CIEU (*Centre Interdisciplinaire d'Etudes Urbaines - CNRS*) en France m'ont procuré une plateforme d'échange sur le plan bibliographique et méthodologique. De fait, cette thèse essaie de profiter de cette situation et se place à la conjonction des influences française, anglo-saxonne et asiatique.

Résumé

Depuis les années 1990, le phénomène de mondialisation a transformé les espaces urbains. Les villes se repositionnent en relais et pivots compétitifs de réseaux mondialisés. De plus, le phénomène de métropolisation coïncide avec une nouvelle économie urbaine pour susciter une patrimonialisation urbaine qui transforme les villes en destinations touristiques. Les sociétés urbaines contemporaines avec une économie désindustrialisée, tertiaisée et mondialisée attirent des migrations importantes de cerveaux, étudiants, ouvriers et touristes. Les villes même dépourvues de patrimoine historique deviennent des destinations attractives par leur mode de vie, leur rôle pivot et leur connexion au monde global. La facilité des échanges et des déplacements a réduit les limites géographiques et redéfini les notions de destination de tourisme. La ville sort profondément remodelée par ces évolutions et devient un terrain de jeu du tourisme. La ligne directrice soutenant ce travail de recherche repose sur l'idée selon laquelle le tourisme urbain s'inscrit comme un élément définissant la métropole globalisée. Lire le tourisme urbain permet de dire la ville. Le tourisme participe à la vie urbaine et construit l'espace urbain autant qu'il est façonné par les lieux urbains.

Cependant, la relation entre mondialisation, métropolisation et touristification est rarement articulée en une réflexion singulière. En outre, les recherches ont privilégié des villes européennes et américaines, inscrivant une perspective occidentale à des dynamiques mondiales. Les études de villes non-occidentales, notamment du sud-est asiatique, restent relativement marginales. La proposition de cette étude est de s'intéresser aux dynamiques du tourisme et de la métropolisation à Kuala Lumpur. L'objectif est d'analyser les enjeux de Kuala Lumpur dans la mondialisation et la métropolisation, au travers du phénomène touristique. La capitale malaisienne, à la fois modèle urbain et multiculturel, a l'ambition de devenir une ville d'influence « globale » en cohérence avec le projet national de développement qui interroge sa relation à son aire urbaine, au reste du pays et à l'espace mondial.

L'ambition est de porter une ville tropicale, asiatique aux revenus moyens et à dominante musulmane à un niveau de « classe mondiale ». Dans un contexte de concurrence régionale avec Singapour, Bangkok et face à la montée de l'Inde et de la Chine, Kuala Lumpur essaie de s'affirmer comme métropole incontournable autant qu'elle tente de tirer parti d'une situation favorable. Le tourisme peut constituer une clé de lecture pertinente pour analyser les dynamiques urbaines d'une ville attirant plusieurs millions de touristes par an. Nous partons du présupposé d'une ville en transition entre plusieurs types de développement urbain et économique et déjà entrée dans une dynamique postmoderne. La ville est aussi soumise à un rôle national par son statut de capitale, tout en regardant vers les horizons mondiaux suivant des affinités culturelles marquées. Ces dynamiques façonnent la morphologie métropolitaine dans un va et vient multiscalair, entre quartier, métropole, pays et hintermonde.

Cette recherche s'organise en trois parties. Les fondements théoriques sont revus dans une première partie. Dans la deuxième partie le contexte, les dimensions morphologiques et fonctionnelles de l'espace urbain de Kuala Lumpur, sa touristification et son aménagement urbain sont abordés. La dernière partie s'interroge sur les dynamiques du projet urbain face à la touristification dans une perspective multiscalair. L'analyse s'intéresse aussi aux pratiques urbaines qui renvoient à des critères qualitatifs, d'urbanité et de mise en scène urbaine, auquel le tourisme participe. Au travers d'entretiens, ce travail évalue les

représentations et usages de l'espace métropolitain par les acteurs urbains. Le point de vue adopté étant celui des pratiques des acteurs de la métropole dans un contexte urbain particulier et de voir l'application de principes universels. Cette étude qualitative se situe dans une approche géographique, d'aménagement et de sociologie urbaine.

L'analyse de la métropole cosmopolite, avec des lieux-mondes, connectés à d'autres métropoles, navigue entre échelles locales et globales. Elle est destinée à identifier des tendances et de nouveaux phénomènes sociaux dans un espace urbain carrefour d'influences multiples. Kuala Lumpur est une ville réceptacle d'influences diverses, avec des aspirations parfois contradictoires. Les changements de paradigmes issus de la mondialisation se manifestent par un renforcement de tendances universalistes, auxquelles répond une affirmation d'identité propre, qui est peut-être l'essence même de la métropole mondiale.

Mots-clés

Métropolisation ; Ville Globale ; Touristification ; Malaisie ; Tourisme Urbain ; Multiculturalisme ;

Abstract

Kuala Lumpur, metropolization and globalization through the mirror of tourism: challenges and perspectives

Since the 1990's, the globalization phenomenon has transformed urban spaces. Cities are repositioned as competitive pivotal nodes in globalized networks. The metropolization phenomenon coincides with a new urban economy that activates a growing commodification of cities thus becoming tourism destinations. Contemporary urban societies with de-industrialized, tertiarized and globalized economy have become magnets for talents, students, workers and tourists. Cities, even devoid of historical heritage, become destinations due to their attractive lifestyle and their role of hubs connecting to the world. The ease of trade and travel has reduced the geographical boundaries and the definition of a tourism destination definition has changed. Urban morphologies are reshaped by these developments and cities have become a tourism playground. The argument supporting this work is based on the idea that urban tourism is a defining element of the global metropolis. A reading of urban tourism enables to tell the city. Tourism participates in urban life and builds the urban space as much as it is shaped by the urban places.

However, the relationship between globalization, metropolization and touristification is seldom articulated in a singular reflection. Besides, academic research has focused on European and American cities, giving it a much Western perspective to global dynamics. Studies on non-Western cities, especially in Southeast Asia remain relatively marginal. The proposal of this study is to look at the dynamics of tourism and the metropolisation in Kuala Lumpur. The Malaysian capital, both urban and multicultural model, aims at becoming a "global" city in consistency with the national development project which addresses its relationship to its metropolitan area, to the country and to the world.

The governing ambition is to raise a middle-income, tropical Asian and Muslim-dominant city to a "world class" level. Faced with the regional cities' competition from Singapore, Bangkok as well as the rise of India and China, Kuala Lumpur tries to assert itself as key metropolis as much as it tries to rip the benefits of such a favorable location. Tourism may be a relevant reading key to analyze urban dynamics of a city attracting millions of tourists a year. We start with the assumption that Kuala Lumpur's model is based on the transition between several types of urban and economic development and has already entered a postmodern dynamic. The city is also subject to a national role by its status as capital city, while looking at global horizons following marked cultural affinities. These dynamics are shaping the metropolitan morphology in a multiscalar movement, zooming from neighborhoods level, to metropolitan area level, country level, and the whole hinterworld.

This research is organized into three parts. The theoretical underpinnings are reviewed in the first part. In the second part, Kuala Lumpur context including morphological and functional dimensions, touristification and urban development are discussed. The last part addresses the urban project dynamics in the light of the touristification through a multiscalar perspective. The analysis is also interested in urban practices which refer to urbanity, branding and qualitative criteria, in which tourism plays a key role. Through interviews, this work evaluates the performances and practices of the metropolitan area by the urban stakeholders.

The analysis of the cosmopolitan metropolis, with global enclaves, connected to other cities, navigates between local and global scales. The point of view adopted here, looks at stakeholders' practices in the metropolis in a specific context and sees its relationship to universal principles. This qualitative study combines a geographical, planning and urban sociology approach. This approach aims at identifying trends and new social phenomena in a city at the crossroads of multiple influences. Kuala Lumpur is a city receptacle of various influences with sometimes conflicting aspirations. The paradigms shifts due to globalization occur with a strengthening of universalistic trends, to which replies an affirmation of identity which is perhaps the essence of the global metropolis.

Keywords

Metropolization ; Global City ; Touristification ; Malaysia ; Urban Tourism ; Multiculturalism ;

INTRODUCTION

« La société qui modèle tout son entourage a édifié sa technique spéciale pour travailler la base concrète de cet ensemble de tâches : son territoire même. L'urbanisme est cette prise de possession de l'environnement naturel et humain par le capitalisme qui, se développant logiquement en domination absolue, peut et doit maintenant refaire la totalité de l'espace comme son propre décor¹ ». Guy Debord

Une planète urbaine

La croissance démographique exceptionnelle du 20^{ème} siècle et l'urbanisation galopante ont donné naissance à des villes gigantesques. La part de la population urbaine mondiale a aussi progressé de manière exponentielle. En 1900, seulement 15% de la population mondiale de 1,6 milliards d'habitants était urbaine. La majorité était concentrée dans les premiers pays industrialisés, comme l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique, les Etats-Unis, la France, le Japon, avec d'énormes différences régionales. En 2011, pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, 50% de la population était urbaine, malgré le passage de la population mondiale à 7 milliards d'habitants. Ce mouvement s'accroît et se généralise, puisque les estimations font état de 60% d'urbains en 2030. L'urbanisation du monde a récemment atteint un nouveau seuil. Aujourd'hui, la majorité de la population mondiale n'est pas seulement urbanisée, mais se concentre dans des régions métropolitaines. Près de 500 villes sont millionnaires². En Malaisie, en 2011, 73% de la population est urbaine et cela correspond aux tendances de l'Asie orientale et du sud-est où l'urbanisation donne naissance à une pléthore de villes multimillionnaires. Pourtant les projections alarmistes des démographes des années 1980 pour la deuxième décennie du 21^{ème} siècle ont été revues à la baisse. Depuis les années 1990, les transferts de technologie de gestion urbaine et d'aménagement ont permis de revoir les politiques publiques. Mexico a su juguler son urbanisation, et les métropoles du monde rivalisent d'ingéniosité pour redonner de l'urbanité aux villes. Les taux d'urbanisation continuent de progresser. La forme et le fonctionnement des villes, dans leur gouvernance et l'organisation de leur économie ont subi des changements spectaculaires avec la révolution informatique et la mondialisation. La composition de la population urbaine, et la nature de l'urbanisme et finalement les modes de vie urbains changent. Ces changements ont, à leur tour, stimulé de nouvelles approches pour étudier les villes, les processus d'urbanisation et la façon dont les espaces urbains sont pratiqués. D'ailleurs le slogan choisi pour l'exposition universelle de Shanghai en 2010 était à lui seul une affirmation de cette confiance à faire des mégapoles des lieux de qualité de vie³. Kuala Lumpur, par sa situation de carrefour et sa composition multiculturelle se révèle ouverte aux influences. Sa croissance spectaculaire a été le moteur du développement malaisien depuis l'indépendance en 1957. Les effets de la mondialisation se sont manifestés aussi, par une recrudescence de l'intérêt à la mise à niveau mondiale de la capitale malaisienne dans un climat de concurrence régionale. La ville semble porter le pays, avec ses contradictions et cherche à devenir une « ville mondiale », conjuguant haute technologies, qualité de vie, développement économique, coexistence de communautés différentes et aspirations à rester fidèles à un patchwork idéologique mêlant les influences islamiques, confucéennes et britanniques qui ont parfois été résumées en « valeurs asiatiques ».

Le tourisme, et la ville au cœur de la mondialisation

¹ Debord G., 1967, La société du Spectacle

² 2011, Population [Agglomerations](#)

³ *Better City, Better Life*

La civilisation urbaine telle que connue en Europe occidentale, et ayant générée des cultures urbaines spécifiques est bouleversée par les modèles contemporains articulés autour de technologies et de modes de communication qui changent à la fois ses pratiques mais aussi sa morphologie. La ville européenne du 19^e se voulait modèle d'urbanité et de civilisation, avec les prouesses technologiques de sa récente industrialisation. Le tourisme né de la révolution industrielle, semblait le fruit le plus avancé de cette civilisation urbaine occidentale. Le tourisme est né dans le pays où l'urbanisation s'est produite plus tôt et sur la plus grande échelle: l'Angleterre. En 1861, cinquante pour cent de la population vivait déjà en zone urbaine. Ce taux n'a été atteint qu'en 1932 en France. Ce lien entre urbanisation, développement économique et tourisme est un fil conducteur pour cette recherche. Même si les pratiques de voyage sont anciennes et remontent au nomadisme des sociétés préagricoles, l'urbanité du tourisme offre un miroir de la vie urbaine et en exporte les valeurs. Côté pile, le monde urbain contemporain semble être aux antipodes de la ville bourgeoise de la Belle Epoque. Lieu d'antagonismes sociaux, de cristallisation des valeurs, de pollution et de violence, avec des bunkers protégés, réservés à quelques *happy few*. Le tourisme reste une figure mimétique de l'urbain : massifié, destructeur, source d'antagonismes. Côté face, le monde urbain contemporain est un modèle d'urbanité faite de rencontres, d'environnement protégé, d'expériences intégratives et d'équité sociale. Le tourisme reste une figure mimétique de l'urbain : diversifié, ouvert, outil de rencontre et d'expérience... Deux perceptions opposées du monde urbain et du phénomène touristique se rencontrent. Les deux sont vraies, selon des degrés d'intensité variables à l'échelle mondiale allant de la géopolitique à la micro-géographie. Les chercheurs en milieu urbain analysent et interprètent la restructuration de la métropole moderne qui a eu lieu au cours des trois dernières décennies autour de nouvelles entrées.

Le tourisme offre une possibilité d'analyse des transformations sociales et de lecture des discours urbains au travers de la mise en scène de l'urbain. Il peut illustrer, par sa présence au cœur des villes mais de plus en plus aussi dans ses zones périurbaines, les changements connus par les métropoles. Pourtant la relation de la ville au tourisme est ambiguë. Le tourisme et le touriste sont perçus comme étrangers et miroir déformant de la société d'accueil. La vision traditionnelle du touriste a été celle d'une personne identifiable aisément par son altérité. Et le touriste de son point de vue cherche le dépaysement pour s'extraire de son quotidien. Ces clichés sont brouillés et s'estompent dans les espaces urbains, avec la mondialisation et les changements de comportements. La ville devient destination de loisirs, terrain de jeu du tourisme. Ce n'est plus la prérogative exclusive de la ville historique ou culturelle. Des villes, comme Abu Dhabi, Dubai ou Singapour, des friches industrielles et des zones périphériques de villes « historiques » se (re)-construisent et s'inventent un patrimoine de consommation ludique qui les transforme en lieux de tourisme. La ville change autant que le tourisme et le tourisme permet de lire la ville (Poulain, 2005). Projections, images, reflets et miroir, mise en scène et faire valoir d'intentions, de discours et aussi réalité des pratiques. L'accès à l'information, la saturation d'offre de voyages, la familiarité de lieux iconiques concordent avec les limites des destinations dans un monde fini. Le changement d'intérêt pour les voyageurs expérimentés, à la limite d'un stade blasé se manifeste par l'émergence d'un tourisme créatif qui rend la banalité de lieux dépourvus d'intérêts « touristiques » soudain très attractifs. Ce sont les lieux de qualité de vie, qui par leur bonhomie et leur caractère de taille humaine attirent les visiteurs d'un jour ou de plusieurs. Le style de vie, l'urbanité de lieux, la diversité d'activités répondant aux besoins de la société des loisirs constituent les principaux facteurs d'attraction urbaine. C'est au travers de cette

interprétation du phénomène touristique, par l'urbanité qu'il met en avant, que cette étude entend appréhender la réalité urbaine de Kuala Lumpur.

Thématique de recherche et enjeux

La recherche de ce doctorat est articulée autour de thèmes interdépendants sous-jacents de l'étude des dynamiques urbaines de Kuala Lumpur : la mondialisation et l'influence de la révolution informatique, la métropolisation et le phénomène touristique dans une ville multiple. La ville s'inscrit au centre du monde malais, mais s'est développée avec des influences fortes de traditions confucéenne, islamique, occidentale, indienne, etc. Son développement récent a été influencé par des courants à la fois de planification soutenue et aussi de politiques de laissez-faire. La mondialisation, avec les changements énormes qu'elle a provoqués de formes urbaines et la recomposition des espaces urbains, ont entraîné une relecture des modèles urbains. La plupart des modèles urbains communément référencés ont été développés à partir de métropoles américaines et européennes. La ville fordiste ressemble à Chicago, la ville postmoderne est inspirée de Los Angeles, la ville globale s'apparente à New York ou à Londres. Pourtant les modèles urbains, exemplifiés autour de villes occidentales, ne coïncident que partiellement aux morphologies et enjeux différents de villes non-occidentales. Kuala Lumpur offre un exemple saisissant de ville asiatique, avec une morphologie qui s'apparente plus à celle de Los Angeles qu'à celle de Hong Kong ou de Bangkok, malgré des similarités de pratiques de l'espace. Elle partage aussi des caractéristiques urbaines qui dépassent les aires « culturelles et économiques ». Ainsi, elle n'appartient pas au *Tiers-Monde*, et cette terminologie qui prévalait jusqu'aux années 1990 est devenue désuète, dépassée par la mondialisation et ses nouveaux territoires de richesse et de pauvreté. Castells (2000) indique un changement de paradigme qui substitue le dualisme Nord-Sud. La métropole capitaliste moderne insiste sur les thèmes ayant rapport avec la consommation, la commodification, les divisions sociales et spatiales (Dawes, Romaniuk, & Mansfield, 2008).

Analyse des pratiques des espaces publics et des représentations
Observation multiscalaire des processus de représentation de la ville

Angle d'approche : Etudes urbaines	Aménagement, géographie, socio-anthropologie, économie, histoire
Lieu étudié : Grand Kuala Lumpur	Ville postmoderne, hintemonde Urbanité d'une métropole de NPI entre construction nationale et globalisation
Thème de recherche Aménagement urbain	Mondialisation et Compétition urbaine, Métropolisation, formes urbaines et fonctionnement Ville touristique - urbanité Gouvernance : politiques, planification, ville globale, construction nationale
Tourisme	Touristicité, touristification. Morphologie du tourisme métropolitain, formes du tourisme
Pratiques	Mobilités (dans et vers la ville) Trajectoires, Pratiques espace Villes postmodernes, style de vie = loisirs et tertiaire. Différences culturelles, collusion résidents et touristes, valeurs similaires citoyenneté Pratiques touristiques, lieu, espace et formes

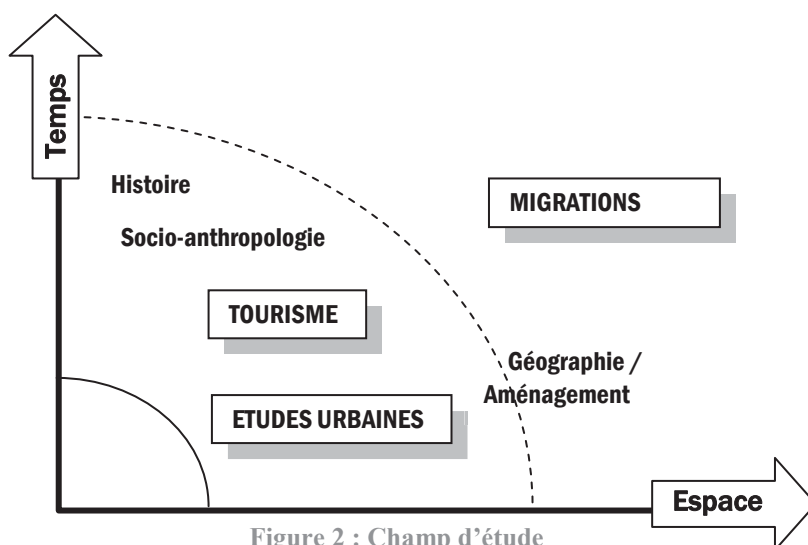
Figure 1 : Recherche analytique et sommative

Le thème du *phénomène touristique* et de son impact sur l'organisation territoriale est intrinsèquement lié à ces changements. Le rapport à l'espace a profondément évolué et a attribué de nouvelles centralités aux villes. Kuala Lumpur a su capitaliser brillamment sur la libéralisation des transports aériens en 2001 pour devenir un « hub » puissant. Les possibilités

d'ubiquité procurées par l'informatique, les télécoms, par des transports plus accessibles et une facilité de voyage accrue, changent la nature des déplacements physiques. De plus, l'afflux d'information et les transferts technologiques induits ont bouleversé les gouvernances urbaines. Les modes d'organisation et de gestion des villes (intercommunalité, citoyenneté, tourisme...), les politiques publiques (d'aménagement, tourisme...) reprennent des recettes communes avec leur effet d'atténuation ou d'accentuation des dynamiques urbaines. Les mobilités et les pratiques de l'espace qui en résultent questionnent les notions de citoyenneté et d'appartenance à un territoire qui ne sont plus exclusives, mais de plus en plus plurielles (Hertzog & Sierra, 2010). Les politiques urbaines des métropoles globales associent aménagement urbain et développement touristique (Ashworth & Page, 2010). Les villes tirent leurs revenus et exercent leur pouvoir par la qualité de leur urbanité. La compétition entre villes est devenue plus féroce, pour obtenir des positions stratégiques, renforcer une influence ou être reconnu comme un lieu attractif. Les villes se démarquent par le qualitatif (développement durable, infrastructure solide et performante, économie diversifiée, ouverte, qualité de vie). Dans les pays développés, les villes sont caractérisées par leur activité et de leur offre culturelle. La qualité de vie, l'ouverture sont les critères qui définissent cette volonté et les événements ou activités culturelles temporaires à caractère public prennent part au renforcement de la notoriété d'un territoire. L'un des problèmes est que la relation entre mondialisation, aménagement et tourisme dans la métropole, est rarement articulée en une réflexion singulière. Dans le contexte d'une ville multiculturelle comme Kuala Lumpur ces questions sont fondamentales pour comprendre la ville. La croissance récente du phénomène touristique dans cette ville, sa touristification et l'importance d'un tourisme résidentiel urbain élargissent ces interrogations.

Etudes urbaines et touristiques

Les études sur la ville sont multidisciplinaires et combinent de multiples approches scientifiques pour analyser la complexité urbaine. Les contributions proviennent de l'anthropologie urbaine et de l'étude du contact multiculturel du contexte du voyage, la (re)création de traditions historiques pour correspondre aux attentes touristiques pour un lieu donné. La géographie humaine nous souligne l'importance du processus de mobilité, la spécialisation fonctionnelle de l'espace, créant un mode urbain et des formes liées à cet apport économique.



Modifié d'après Michael Hall, 2002, p.22

L'économie souligne l'importance des activités de tourisme sur la spécialisation des travailleurs, l'entrée des capitaux financiers et la création d'une économie locale totalement contrôlée par les arrivées touristiques qui peuvent dominer tous les autres secteurs économiques. Le débat épistémologique et institutionnel pour élever au rang de « sciences » ou de disciplines reconnues le *monde urbain* et le *tourisme*, dotées de cursus, diplômes, a animé le monde scientifique et universitaire français depuis plusieurs années (Hoerner, 2007). Dans le contexte anglo-saxon, les *urban studies* sont un champ d'étude reconnu. La plupart des grandes universités américaines l'offrant comme majeur. L'alternative actuelle est de s'en tenir à une interdisciplinarité bien pensée (en considérant que l'urbain, le tourisme et le tourisme urbain sont si complexes qu'ils nécessitent plusieurs angles d'approche). Claval (1981) a défini une *urbanologie* dans une approche fonctionnaliste alors que plus de vingt ans plus tard, Hoerner mettait en avant le besoin d'établir la *tourismologie*. L'urbanologie est définie comme « l'étude scientifique du phénomène d'urbanisation sous tous ses aspects, notamment géographiques, humains, architecturaux et matériels⁴ ». Cependant, certains auteurs jugent une telle direction inutile. Urbain rejette catégoriquement l'idée de la création de nouvelles disciplines : l'optique interdisciplinaire offerte par les sciences humaines et sociales étant, selon lui, le plus juste point d'entrée du tourisme (Doquet & Evrard, 2008). L'université préfère généralement le rattachement de ces phénomènes à des disciplines traditionnelles, en privilégiant la mise en place de plateformes de recherche transversales. C'est par nos pratiques que l'on peut comprendre les nouveaux phénomènes qui s'expriment dans le champ urbain. Ceux-ci ont déjà profondément affecté nos façons de voir et de penser, si l'on regarde seulement 10 ou 12 ans en arrière : sans téléphone portable, ni ordinateur et encore moins internet. Ce n'est tant pas les outils, mais leurs utilisations qui ont changé les modes de vie, de travail et de pensée. La recherche académique a, elle aussi, évolué profondément avec ces changements technologiques et l'accès à une pléthore d'informations et de données. Les réseaux de recherches se sont multipliés en redéfinissant les contours épistémologiques de la recherche. Les projets de recherche en aménagement et géographie, et en continuant sur cette ligne de la méta-recherche, et les paradigmes qui les entourent, notamment en sciences sociales changent. Ce travail espère procurer une contribution aussi modeste soit elle à cette réflexion.

Questions de recherche

La recomposition des territoires de Kuala Lumpur sous l'effet de la mondialisation (création d'un Grand Kuala Lumpur, clusterisation accrue, grands projets, etc.) et des nouveaux phénomènes sociaux urbains et de tourisme interrogent les dynamiques urbaines de la métropole malaisienne. Celles-ci s'inscrivent dans une dynamique à la fois métropolitaine, nationale, mais aussi régionale. Les rivalités anciennes, avec Singapour, et plus récemment avec Bangkok, Hong Kong, voire même Djakarta alimentent le projet urbain. Singapour semble être le modèle inavoué de succès urbain d'adaptation à la mondialisation pour Kuala Lumpur. Pourtant la ville tient à afficher sa différence face à une cité-état à la fois confucéenne et occidentalisée. Le regard du géographe sur la ville propose une analyse faisant le va-et-vient entre plusieurs échelles. Tout en ayant revu les grandes dynamiques et les théories liées aux métropoles globales, à leur morphologie, à leurs relations et à leur relation symbiotique avec le tourisme, la recherche a pour objectif de mieux comprendre comment ces phénomènes se déploient à Kuala Lumpur qui est une ville à croissance accélérée d'Asie. Les dynamiques urbaines sont multiples dans une métropole multiple et multiculturelle qui

⁴ Urbanologie, Médiaco. <http://www.mediadico.com/dictionnaire/definition/urbanologie/1>

cherche à la fois à atteindre une vocation mondiale tout en satisfaisant ses obligations vis-à-vis du reste de la Malaisie. Le tourisme préfigure t'il l'avenir d'une urbanité métropolitaine postmoderne ? Quelles sont les trajectoires de mobilités à, de, et vers Kuala Lumpur ? Le but de ce projet est d'envisager quelles sont les dynamiques métropolitaines actuelles et les liens qui existent entre le rapport touristique (pratiques, représentations, imaginaire, lieux) et l'urbanité (centralité, citadinité, espace public, formes des rapports sociaux). Cette «découverte urbaine» est ainsi proposée dans un espace particulier, une ville où la diversité est la norme. L'attention est mise sur les pratiques de loisirs en tant que pratiques spatiales qui participent à la construction de l'identité urbaine et contribuent à la qualité des lieux urbains. Quelle urbanité est produite par les pratiques des espaces par les touristes et résidents ? Elles permettent d'être le filtre des processus d'hybridation du territoire métropolitain, dans une perspective mondialisée...

Structuration de la thèse

Cette étude est organisée en trois parties. Le fil conducteur est articulé autour de la ville globale, de la mondialisation. Elle inclut des éléments de géopolitique (tourisme, ville mondiale), de géographie humaine (système de Kuala Lumpur et ses fonctions), de géographie culturelle (mondialisation et multiculturalisme), de socio-anthropologie (pratiques et représentations) et des formes qu'elle prend dans des régions qui ne sont pas de culture occidentale ni développées avec la révolution industrielle. Cette approche peut s'inscrire dans une lecture postcoloniale, mais aussi de développement économique et de croissance continue. L'importance du contexte intervient pour justifier, le choix d'une progression basée sur une étude globale du phénomène, accompagnée d'une étude de cas basée sur l'aire métropolitaine de Kuala Lumpur pour chacune des différentes parties.

La première partie est une recherche bibliographique qui passe en revue les concepts clés et définit les contours des phénomènes de métropolisation et de mondialisation. L'approche privilégiée pour cette partie se fait par la revue des différents paradigmes ; mondialisation et ville globale, ville postmoderne (ou postindustrielle), phénomène touristique et mobilités. Ces trois composantes principales sont analysées, pour la ville, dans une perspective historique, mais aussi sociologique (production d'espace, ville créative, urbanité, évolution du phénomène touristique) et culturelle (différences locales, dichotomie universalisme et culturalisme). Le processus dynamique de la mondialisation des villes est observable au travers des flux de capitaux, d'information et leur insertion dans un réseau d'interconnexions des flux. La facilité des échanges et l'intégration économique ont aussi renforcé la facilité de comparaison des villes et de leur compétition. Elle analyse aussi la morphologie urbaine, les types de gouvernance, les stratégies urbaines de développement et les formes d'aménagement urbain. Puis l'analyse s'étend au tourisme urbain, reflet et agent dynamique de l'image des métropoles. Le tourisme, dans sa dimension urbaine est souvent occulté comme un phénomène secondaire. Le tourisme présente un miroir de la ville. Les mouvements humains et leur pratique de la ville la façonnent autant qu'ils sont modelés par elle.

Après cette revue de la littérature, la problématique de recherche et la méthodologie sont exposées avant de passer aux deuxième et troisième parties. Ces parties s'intéressent à l'espace urbain de Kuala Lumpur face à la mondialisation, avec de nouvelles dynamiques urbaines. La lecture d'une ville tropicale multiculturelle à la rencontre des mondes confucéens, occidentaux et islamique est faite sous l'angle postmoderne. La ville ayant de nombreux attributs lui permettant de prétendre à un tel qualificatif. C'est un territoire

métropolitain, en forte croissance démographique et économique soumis à des influences mondiales, nationales et communautaristes conflictuelles. L'étude de la place du tourisme, la représentation de la ville, les projets urbains et les contradictions et conflits permettent de mieux comprendre les enjeux d'une ville à prétention mondiale. La recherche navigue entre les échelles mondiale, nationale, métropolitaine et de quartier.

La troisième partie s'intéresse aux pratiques et représentations de l'espace urbain autour de parcours des mobilités pour mesurer les hybridations et particularités du modèle urbain de Kuala Lumpur. Si les recherches quantitatives sur les métropoles font déjà l'objet de nombreuses études quantitatives, j'essaie par cette recherche, de mettre l'accent sur une analyse à dominante géoculturelle.

Angle du chercheur et subjectivité

Un point de vue francophone, mais avec un angle asiatique et une méthodologie de recherche et une grille de lecture qui essaie, dans une démarche scientifique d'unir les perspectives anglo-saxonnes et française. « Je » souhaite clarifier les raisons pour lesquelles l'emploi de la première personne du singulier apparaît dans certains passages. Dans une perspective stylistique, il semble plus approprié d'éviter l'emploi du « je » qui impliquera trop le chercheur dans un rôle narratif déplacé. Il s'agit d'une recherche à vocation scientifique et non d'un journal intime. En revanche la suppression totale de toute référence personnelle me semble aussi déplacée. Le travail du chercheur en sciences sociales, malgré tous les efforts mis en œuvre pour synthétiser un savoir et recouvrir une variété large de lecture, reste soumis au parcours personnel qui l'a façonné (langue, âge, type et lieu de formation, environnement de recherche, genre, etc.). Dans ces conditions, le risque d'une approche biaisée, peut être et doit être minimisé, mais l'objectivité absolue reste une vaine prétention, qui signifierait un aveuglement narcissique. L'interprétation des faits et la perception, selon l'outil de lecture mis en place par le chercheur, ouvre la voie à une production, qui exige de se frotter à d'autres interprétations pour enrichir le débat scientifique.

PREMIERE PARTIE : EXPLORATION URBANITE ET TOURISME

La mondialisation, la tertiarisation, la révolution des communications, et les changements sociaux qui en résultent sont des thèmes mobilisés dans l'analyse des dynamiques urbaines contemporaines. Les transformations de l'espace, avec une réaffectation des activités humaines, ont favorisé une requalification du rôle des villes dans l'espace mondial. Les villes sont les lieux de production et consommation d'une économie postfordiste. La mondialisation s'est immiscée dans les villes où les flux de capitaux, de marchandises, d'idées et de personnes transitent. Les espaces urbains subissent des changements radicaux pour se transformer en nœuds de communication de ces flux. Les morphologies urbaines se ressemblent, tout en inscrivant des recompositions différentes. Les villes sont soumises à une concurrence accrue, pour prendre une place dans le concert urbain mondial. Les possibilités de comparaison, la circulation de l'information, mettent les villes sous le radar des indicateurs de développement économique, de dynamisme, de qualité de vie et d'influence. Le dynamisme urbain, la culture, les loisirs et la qualité de vie sont des arguments qui touchent autant les investisseurs, les cadres que les touristes et aussi les habitants du lieu.

Certains ont regroupé ces thèmes sous le générique de la créativité, qui est mise de plus en plus en avant comme élément moteur de développement urbain et de marque urbaine. La ville est célébrée, affichée. Elle relève des définitions différentes et des réalités différentes. La mobilité qui résulte de la mondialisation, a rendu les conditions de migrations plus faciles. Cela est particulièrement visible dans les métropoles par le fait de travailleurs, d'étudiants et de touristes. La mondialisation urbaine se lit au travers de ses acteurs et de leurs mobilités. Mobilités dans l'espace métropolitain mais aussi dans l'espace mondial. Les pratiques de l'espace urbain recouvrent le tourisme. Le tourisme a évolué profondément, bénéficiant de la constitution d'une civilisation des loisirs. Le tourisme urbain est perçu comme un phénomène complexe. Généralement il est traité dans une approche économique (nuitées, entrées payantes, consommation, revenus) ou sociologique (perceptions et rapports entre groupes). Pourtant sa relation à l'aménagement urbain et à la qualité de vie est fondamentale.

Si le tourisme, les migrations, la diversité ethnique et le territoire sont connectés structurellement, il apparaît que cette interconnexion a été peu étudiée (Hall & Rath, 2006). Page & Hall (2003) soulignaient combien le tourisme urbain a été négligé des recherches académiques, malgré sa valeur économique et sociale. Plus récemment, l'accent a été mis sur l'importance du tourisme urbain et les spécificités des espaces métropolitains, comme lieux unique de transformation des pratiques du tourisme et de la société (Ashworth & Page, 2010). De nombreuses études portant sur le tourisme, se concentrent sur les territoires ruraux et destinations éloignées des centres de population émetteurs. Les années 1990 ont vu une importante littérature sur les thématiques de développement rural, l'écotourisme, de développement local et de pratiques éthiques dans les pays du Sud, ainsi que des rapports entre touristes (généralement issus de pays riches, urbains et occidentaux) et populations d'accueil (généralement de pays en développement, pauvres et rurales) dans les zones soumises à une forte croissance d'aménagement (littoraux tropicaux). Un autre axe de recherche s'est intéressée aux transformations des lieux historiques en lieux de tourisme (réhabilitation, gestion du tourisme, gestion des flux, préservation du tissu social, conflits résidents/visiteurs, etc.).

1 MONDIALISATION, VILLES GLOBALES ET MODELE URBAIN

Depuis les années 1970, les économies avancées de l'Europe, de l'Amérique du Nord, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Japon et des « tigres » asiatiques ont subi des changements fondamentaux. La révolution informatique ou de l'information et la dérégulation et l'ouverture qui l'accompagne ont généré une structure économique nouvelle. Un processus s'est mis en place qui a fondamentalement changé la façon dont les sociétés sont organisées dans le monde. Ces transformations ont été annoncées par une baisse constante du secteur agricole et manufacturier et une diminution sans précédent des emplois industriels. Ils ont été associés dans le même temps avec une croissance spectaculaire des services et des industries du savoir. L'interconnexion avec internet depuis 1996-1998, accessible sur tous les contours de la terre L'informatique et les communications, la finance, les assurances, l'immobilier, les industries culturelles, les médias et le tourisme ont tous été développés comme principales sources de revenus et de croissance économique, offrant des possibilités à des millions de gens (Castells, 1998b).

1.1 Mondialisation, globalisation

1.1.1 *Mondialisation et révolution informatique*

Les termes *globalisation* et *mondialisation*, sont présents dans de nombreuses publications et sont utilisés indifféremment. Une recherche rapide sur *Google* donne plus de 5 960 000 résultats pour mondialisation, 10 100 000 résultats pour globalisation et 32 500 000 résultats pour *globalization*⁵. La nouveauté du phénomène a suscité une explosion de l'utilisation du terme dans les médias, et les articles de recherche qui a connu son pic en 2001/2002. Le *buzzword* favori des années 2000 exprime cependant des réalités différentes. Les économistes distinguent l'*internationalisation* (essor des échanges commerciaux) de la *transnationalisation* (essor des IDE = Investissements Directs à l'Etranger) et de la *mondialisation* ou *globalisation* (essor des flux de capitaux, d'informations et de personnes) (Paulet, 2005). La mondialisation est un phénomène économique et un processus spatial qui nécessite une population conséquente, et une activité économique connectée à l'économie mondiale.

Flux et échanges

D'un point de vue économique, le commerce mondial représente environ un quart du produit mondial brut. L'augmentation des échanges s'explique notamment par leur libéralisation dans le cadre du GATT, puis de l'OMC (droits de douane passés de 40 % en 1945 à 5 % en 2009). Les produits manufacturés dominent le commerce des biens (75%), alors que la part relative des produits primaires diminue (25%). Les IDE continuent de s'effectuer surtout entre les pays industriels, mais les investissements vers et depuis les pays émergents sont en nette progression. Elle a bénéficié surtout l'aire Asie-Pacifique, alors que l'Afrique est marginalisée. A l'intérieur même des régions, le transfert des technologies est inégal, même si l'innovation n'est plus le monopole des pays développés (Castells, 1998b). L'importance prise par la finance et le passage d'économies sous le contrôle des milieux financiers a été une illustration de la globalisation. Le marché des capitaux, avec plus de 1 000 milliards de dollars échangés quotidiennement, n'a été soumis à aucune règle internationale jusqu'à la crise financière de 2008. Celle-ci a remis en cause l'absence de garde-fous et d'éléments régulateurs. La banqueroute d'institutions bancaires vénérables aux États-Unis et

⁵ Google, décembre 2010

en Europe et d'économies basées sur les marchés financiers, comme l'Islande ont instauré un sentiment d'outrage dans les économies des pays occidentaux, qui ont le plus souffert de la crise. La socialisation des déficits et la privatisation des bénéfices n'apparaissent plus comme une solution acceptable par les classes moyennes. Le thème de la *démondialisation*⁶, évoqué par Durand (2008), d'abord confiné au rejet de la croissance et au besoin de limiter l'épuisement des ressources mondiales, a pris de l'ampleur avec la crise financière. Les mouvements « d'Indignés » répondent aux excès de spéculation de marchés financiers ouverts et exigent la mise en place de réglementation globale.

Révolution informatique

La « mondialisation » exprime les changements technologiques et les bouleversements sociaux issus de la révolution informatique avec de nouvelles façons de communiquer, de travailler, de vivre et de se divertir. Le rétrécissement du monde signifie un changement de la notion de distance qui devient une question de coût et de temps de parcours. L'informatique permet de vaincre le temps et la distance (Battistoni-Lemière, 2004). Les anciennes limites, notamment territoriales, sont devenues obsolètes et certains états-nations ont été remis en cause au profit d'éclosion de réseaux et d'alliances économiques. L'exploitation des ressources naturelles, n'est plus requise comme base de richesse économique. De plus, la mondialisation a apporté un éclairage nouveau à la question de la proximité, les nouvelles ont permis d'innover, d'externaliser la production et de gérer les relations avec la clientèle à distance. La proximité territoriale n'est pas la base des échanges dans cette économie intégrée. L'expansion des services a été alimentée par un large éventail d'activités reliées entre elles, notamment la segmentation des goûts des consommateurs, l'introduction des technologies de l'information, l'érosion des économies d'échelle, les changements dans la division internationale du travail et l'augmentation de la mobilité des capitaux et du travail. La main d'œuvre doit être qualifiée, et dotée d'une formation de pointe en capital humain. Ce dernier résidant au cœur de la compétitivité industrielle contemporaine. Les migrations d'experts vers les pays en développement et vers les économies développées consommatrices de talents, ainsi que de main d'œuvre manuelle dans le bâtiment, le secteur manufacturier et les emplois de service se sont accrues.

Nouvelles centralités

Le processus de mondialisation renvoie à plusieurs paradoxes: d'abord, il brouille les distinctions entre les régions en déplaçant les frontières délimitant les lieux où les activités économiques peuvent être localisées; les périphéries locales traditionnelles ne sont plus nécessairement excentrées au niveau mondial alors que les régions « centrales » ne sont plus si centrales. Ce réseau relie des régions dominantes, des groupes sociaux influents grâce aux nouvelles technologies. Les flux circulent entre eux. L'espace mondial est ainsi polarisé sur quelques territoires constituant 75 % des échanges commerciaux, 80 % du PMB et 85 % de la recherche et de la capitalisation boursière (Paulet, 2005). Ce « centre » constitue un oligopole mondial, formé de quelques régions à économie développée dominantes (Etats-Unis, Union Européenne, Japon, Corée, Taiwan) et de pays en développement rapide, aspirant à un rôle similaire (Chine, Brésil, Inde, Asie du Sud-est, etc.). L'Asie Orientale a déjà un PIB égal à celui de l'Union Européenne. L'aire Asie - Pacifique devient de plus en plus importante quand les économies développées souffrent et se rétrécissent. Les tigres et dragons continuent leur progression et l'Inde entre aussi dans le paysage de mondialisation. La maritimisation de l'économie mondiale (révolution du conteneur) fait que les zones littorales sont des interfaces

⁶ Le Monde diplomatique, août 2011. La *démondialisation* et ses ennemis. <http://www.monde-diplomatique.fr/2011/08/LORDON/20843>

naturelles de la mondialisation. Les Etats-Unis restent une superpuissance (30 % du PMB, technologie avancée...) ⁷. Cet ordre économique et cette distribution géographique sont en train d'évoluer rapidement. La croissance du PIB de certaines régions associée à des crises économiques dans d'autres, participent au rapide glissement des régions au cœur du développement économique. La mondialisation a accéléré les changements et transferts de biens, de personnes et financiers la distribution des villes globales influentes. Ces technologies permettent également de nouvelles formes géographiques de réseaux culturels et sociaux (Castells, 1998b). Ces défis sont particulièrement présents dans les régions marginalisées des pays industrialisés. Ce sont des régions périphériques, rurale et aussi des régions désindustrialisées, sinistrées, enrayées dans une spirale de problèmes socioéconomiques.

1.1.2 *La mondialisation comme discours*

La mondialisation n'est pas simplement le terme recoupant l'ensemble des processus matériels (l'information, la technologie et le savoir) qui façonnent les nouveaux contours de l'espace géographique. Elle a aussi reçu des critiques par rapport à sa vision trop unidimensionnelle, par exemple en suggérant la disparition de l'état-nation et de sa régulation sociale. La mondialisation est un mouvement double de standardisation et de fragmentation, qui passe par la différenciation culturelle (Boli & Lechner, 2001). Dans les pays décolonisés après la deuxième guerre mondiale, s'est manifestée la formation d'états-nations. Ceux-ci ont fait valoir leurs positions, au sein des instances mondiales et tenu à affirmer leurs différences, face à une mondialisation perçue comme un impérialisme. De la même façon, les particularismes régionaux, sont réactivés et remodelés, dans une lecture politique mondiale, plutôt qu'en simple opposition au gouvernement central (exemple du Pays Basque). Les produits culturels, issus d'aires culturelles voyagent, tout autant que les personnes et informations, et se décroissent, contribuant à un métissage jamais connu auparavant (restaurants ethniques, musiques, langues, habits, etc.). Les cultures cessent de se transmettre localement et de trouver une partie de leur justification dans les lieux où elles ont mûries. La disparition des cultures populaires aggrave ainsi la crise identitaire ⁸. Boli et Lechner (2001) insistent sur la dichotomie exprimée entre les activités acceptées comme universelles (sciences, ingénierie, comptabilité) et celles relevant du domaine exceptionnel ou culturaliste prônes au conflit culturel comme les sciences sociales.

Entre universalisme et exceptionnalisme

La mondialisation a été critiquée comme un discours (ou même un mythe) servant à légitimer des ordres du jour politiques et économiques particuliers (Chua, 1997; Brenda S.A. Yeoh, 1999). Certaines critiques sont plus culturelles et économiques. Le terme de mondialisation part de la prémisse d'un monde fragmenté avant celle-ci. Cela équivaudrait à des civilisations vivant côte-à-côte avant d'être mises en relation. Huntingdon, avec *Le choc des civilisations* (1996), a repris le thème des aires culturelles. Celles-ci émanent de l'environnement « géohistorique », et sont des réalités durables, bien qu'étant des constructions historiques qui changent avec le temps. Cette approche géohistorique puise dans la *Grammaire des civilisations*, de Braudel, ou encore dans *L'identité de la France* (1990). Ainsi, les aires culturelles non-occidentales interrogent l'universalité du modèle de la ville mondiale. Le débat en sciences politiques depuis vingt s'est opposé entre deux écoles. La première, universaliste, avec Fukuyama, qui s'inscrit dans la lignée de Kojève, et voit comme,

⁷ Banque Mondiale, 2010

⁸ Claval, 1999

Hegel, une finalité dans l'avancement des systèmes politiques. La seconde, perçoit le discours de la mondialisation, comme ethnocentrique et avant tout une volonté d'occidentalisation, américanisation. La question de l'aménagement politique, des droits de l'homme et de la démocratie, chevaux de bataille des démocraties occidentales est ainsi perçue comme une ingérence culturelle. Huntingdon (1996) a suscité le débat en proposant une lecture géoculturelle du monde qui allait à l'encontre d'une vision universaliste, mais composait avec les tenants de la différence culturelles. L'utilisation de la rhétorique des *valeurs asiatiques* par Mahathir en Malaisie et Lee Kuan Yew à Singapour malgré leurs divergences, dans les années 1990 s'inscrit dans une optique similaire. Dans des sociétés qui changeaient rapidement et s'occidentalisaient, il s'agissait d'*asianiser* le discours de la modernité et de reconstruire des identités propres (Chua, 1997). Ce discours nationaliste (ou continentaliste) a permis de justifier l'autoritarisme de l'État et la suppression de certains droits et libertés en échange d'un confort matériel conséquent et d'une consommation libre. Ils se sont retrouvés sur le front culturaliste des valeurs asiatiques pour justifier les positions politiques et sociales de leurs gouvernements (autoritaires) respectifs tout en gardant les préceptes technologiques universels. Les différences de visions d'administration et de politiques d'aménagement émanent directement de constructions du monde. En prônant le culturalisme, ces thèses se rapprochaient de celle de Huntingdon, mais s'opposaient à celles soutenues par des philosophes comme Fukuyama ou Sen (universalistes), surtout dans le domaine de gouvernance et politique. Sen (1999) combat cette interprétation de différents systèmes politiques, comme un discours simpliste et culturaliste, mis en avant par des gouvernements autoritaires pour rationaliser leur exercice despotique du pouvoir.

*“We must not identify democracy with majority rule. Democracy has complex demands, which certainly include voting and respect for election results, but it also requires the protection of liberties and freedoms, respect for legal entitlements, and the guaranteeing of free discussion and uncensored distribution of news and fair comment. Even elections can be deeply defective if they occur without the different sides getting an adequate opportunity to present their respective cases, or without the electorate enjoying the freedom to obtain news and to consider the views of the competing protagonists. Democracy is a demanding system, and not just a mechanical condition (like majority rule) taken in isolation.”*⁹

Si l'analyse ci-dessus est correcte, alors la démocratie ne repose pas sur un seul mérite particulier, mais sur l'importance intrinsèque de la participation politique et de la liberté dans la vie humaine, sur l'importance instrumentale des politiques à garder des gouvernements responsables et redevables ; et enfin sur le rôle constructif de la démocratie dans la formation des valeurs et de la compréhension des besoins, des droits et des devoirs.

1.1.3 Banalisation d'une évolution économique

Barber (1995) a distingué deux types de mondialisation, utilisant des instruments similaires d'utilisation de l'information, de standardisation et de mobilité. Selon lui, la mondialisation telle que définie au dessus, est la diffusion de la culture de masse et de la technologie américaine (hautes technologies, chaînes de restauration rapide, tourisme de masse). Pour Claval (1999), l'uniformisation qui découle de la mondialisation a un impact immense sur les sociétés et la perte du sentiment d'appartenance : « L'uniformisation des technologies fait disparaître de larges pans de la diversité des paysages et des modes de mise en valeur qu'il était encore si essentiel de comprendre aux alentours de 1950. (...) elle ruine

⁹ Sen, 1999

beaucoup des sentiments d'appartenance, qui trouvaient leur justification dans l'existence de différences matérielles beaucoup plus que dans des options idéologiques ou religieuses (Illustration 1). Le tourisme est d'ailleurs confronté à ce trop plein de standardisation qui relativise l'expérience de « l'ailleurs ». L'altérité revisitée, fait partie des récentes évolutions du tourisme, comme nous le verrons. L'uniformisation a entraîné une crise identitaire qui touche aussi bien les pays développés que les pays en voie de modernisation ». A l'inverse, une mondialisation, se fait en réaction à cette domination. Que ce soit par le mouvement altermondialiste ou bien par l'islamisme. Le réseau mondialisé de l'idéologie d'Al-Qaïda, indique qu'il y a « *un conflit de civilisation déclenché à l'initiative de l'Occident, (et donc) contre l'invasion culturelle occidentale* »¹⁰. Selon Hoerner (2007) l'explication tient sans doute à la crainte que l'islam perde son âme et, dans une certaine mesure, veuille éviter la déchéance de l'Église catholique en Occident, face à l'invasion du « *libéralisme culturel* » où « *la subjectivité prend le pas sur le dogme* ».



Illustration 1 : Tourisme dans un monde globalisé

(Source, *The Economist*, 2009)

Cependant le spectre d'une uniformisation totale à l'échelle planétaire ou de son rejet complet ne forme que deux extrêmes. La mondialisation actuelle est une nouvelle étape dans l'histoire du capitalisme : accélération des innovations et révolution informatique, propagation plus rapide des cycles économiques.. Quinze ans après l'ouvrage de Barber, le « *McWorld* » doit céder la place aux hybridités locales, de même que les tissus économiques locaux restent aussi importants que jamais et que les États-nations restent les institutions les plus puissantes du monde (Taylor, 2004). Il ajoute que « *d'un point de vue général, toute sphère d'activité sociale se déploie simultanément à plusieurs échelles, selon des combinaisons plus ou moins complexes* ». La mondialisation n'est pas seulement une abstraction. Sa visibilité implique des flux mais aussi des relations humaines qui infléchissent sur sa normalisation. L'ancrage local: la *glocalisation*, ne se fait que par une réalité complexe d'hybridation du global dans le local.

Après le pic d'utilisation du mot « mondialisation » en 2002, ainsi que de son frère-siamois (l'altermondialisation), la fréquence a reculé. Deux raisons peuvent être données. Tout d'abord, l'hégémonie absolue de la finance a essuyé des déconvenues avec la crise financière de 2008 et ni l'islamisme radical, ni les mouvements altermondialistes n'ont pas apporté de réponse satisfaisante. Ensuite, la technologie apportée par la révolution informatique a été appropriée, par les différentes sociétés, marchés, aires culturelles. Cela peut être l'évolution du processus productif, résumé en "nouvelle économie" par Allan

¹⁰ Le Monde, 25 avril 2006, Mouna Naïm, Entretien avec Ben Laden

Greenspan en 1998. Celle-ci se compose d'un secteur des services sophistiqué (finance, assurances, immobiliers et informatique et télécommunications) et englobe le tourisme et les loisirs. Elle crée une redéfinition du commerce et des prestations de services pour répondre à la croissance de ces activités. Le processus d'hybridation, en l'appropriant, transforme le spectre menaçant de la « mondialisation » prédatrice en un changement technologique qui peut être embrassé et peut être remodelé, pour s'insérer dans les économies locales. Les échecs de la mondialisation peuvent être perçus en raison des tensions entre les problèmes mondiaux et les politiques nationales, qui ne peuvent produire des solutions mondiales. *“We have globalized the economies of nations. Trade, travel and tourism are bringing people together. Technology has created worldwide supply chains, companies and customers. But our politics remains resolutely national”*¹¹ (Zakaria, 2009).

1.2 De la ville à la métropole

Définir la ville est un exercice ardu. Plus de deux pages sont consacrées à une définition de la ville par Pumain, Paquot, & Kleinschmager (2006). Ils reconnaissent que c'est un exercice difficile dû à l'imprécision d'un terme qui renvoie à des concepts différents. L'urbain (du lat. *urbs*), tout ce qui n'est pas rural, quelle que soit sa forme (de Manhattan aux cités HLM, des bidonvilles du Caire, à la Cité interdite de Pékin) est une définition a minima. La ville est un phénomène de civilisation, une organisation sociale engendrée par la « cohabitation » de populations diverses sur un espace réduit. Le tissage d'une civilisation (pratiques sociales, culturelles, gouvernance, etc.) à partir de cette situation produit de l'*urbanité*, une manière spécifique de faire avec de l'espace.. Aussi la ville constitue un ensemble urbain ayant une certaine unité (administrative, historique, morphologique, identitaire) qui a évolué, s'est déclinée différemment et conserve des dynamiques spécifiques. *On peut définir la ville* par la centralité et par la production sociale d'un certain degré d'urbanité. C'est ce qui différencie la ville comme lieu de civilisation et de création d'une culture ou civilisation propre tissée par les relations sociales, politiques, économiques et culturelles qui la régissent. En cela, l'utilisation du terme 'non-ville' pour des zones résidentielles ou des groupements d'habitants sans statuts ni fonctions civiles contrastent avec la notion de ville. Les zones périphériques, réduites à des fonctions résidentielles monolithiques et amarrées au centre ville pour toutes les autres expriment cette situation de démultiplication et de zonage.

1.2.1 Perspective historique

Le phénomène urbain remonte à plus de six mille ans avec Çatal Höyük et à quatre mille ans avec les villes de Mésopotamie comme Ur ou Babylone. La géohistoire de l'urbanisation peut être articulée autour de quatre révolutions urbaines. Jacobs (1969) inscrit les trois premières dans une réflexion historique autour des fondements (agriculture urbaine), évolutions (État, et empire) et expansion (révolution industrielle) qui ont constitué la ville.

La *première révolution urbaine*, issue de la révolution agricole, est incarnée par la constitution des premiers éléments de foyers urbains il y a plus de 9000 ans à Çatal Höyük, une agglomération près de Konya, en Turquie (Hodder, 2006). Çatal Höyük, puis près de trois mille ans plus tard, Ur en Mésopotamie, ouvrent la voie à la sédentarisation et aux concentrations de populations autour d'une agriculture urbaine, pendant une très longue

¹¹Newsweek, 22 juin 2009. Zakaria, F. The Capitalist Manifesto. p. 36.

période préindustrielle. Jusqu'au 19^{ème} siècle les sociétés comprendront une urbanisation limitée entre 10 et 15% de la population totale. Le taux d'urbanisation, mondial, en 1900 était encore à ce pourcentage. La ville a pour principale fonction d'être un lieu d'échange, de marché (Hodder, 2006).

La *deuxième révolution urbaine* est un long processus développé autour de la croissance de gouvernements et de la naissance de l'Etat. Cela se fait par le passage de la cité (Mycènes, puis Athènes) aux royaumes et empires centralisant les richesses autour d'une ville centre de pouvoir et d'administration. Elles développent des modèles politiques et sociaux différents qui évoluent au fil du temps. Les villes impériales sont capables de réunir des populations nombreuses avec : Babylone, Rome Bagdad, Xi'an, Pékin, Hangzhou, Nankin, etc. Mais la chute des empires leur est fatale. La période médiévale européenne a connu une *poussée urbaine*. Cependant, les villes asiatiques comme Hangzhou en 1200 avait plus d'un million d'habitant quand Marco Polo la visita, alors que sa Venise natale avec 50 000 habitants faisait figure d'un des phares de l'occident du 13^{ème} siècle. Dans les autres régions du monde, Constantinople en avait 200 000, Tenochtitlan (Mexico) 250 000 et Pékin entre 500 000 et 600 000 et constituaient des cœurs d'empire. La ville participe aussi aux phases de mondialisation dans l'histoire. Notamment au 16^{ème} siècle avec la naissance du capitalisme marchand en Europe du Nord, dans les villes hanséatiques. Anvers, Amsterdam, Lubeck, Cologne, Francfort, Bâle, Lyon. En 1780, on dénombrait dans le monde moins d'une centaine de villes de plus de 100 000 habitants ; on ne peut alors parler de domination urbaine, en Europe ou ailleurs. La reproduction sociale précapitaliste reposait partout sur l'agriculture, une base rurale qui fournissait le cadre général d'activité de la société. La France, qui est le pays d'Europe le plus peuplé, avec 20 millions d'habitants, ne compte que Paris comme ville importante.

La *troisième révolution urbaine* est issue des révolutions scientifique et industrielle. Du milieu du 19^{ème} siècle au début du 20^{ème}, la Révolution industrielle change la carte des villes d'Europe, et d'Amérique et de leur hiérarchie. C'est à partir de la révolution industrielle que s'affirme une « *nouvelle relation symbiotique entre urbanisation et industrialisation* » (Soja, 2000). Requérant la concentration du travail et du capital, celle-ci propulse une restructuration de la division du travail et une urbanisation sans précédent. Les régions nouvellement industrialisées ont un taux moyen d'urbanisation qui passe de 10 % à 35 %, entre 1800 et 1914, et augmente plus vite que l'accroissement démographique. L'industrie absorbant alors près de la moitié de l'emploi urbain Les pôles d'extraction de minerais, les villes connectées au réseau ferré, les ports, et les villes essentiellement européennes, américaines et japonaises ayant su générer une activité industrielle sortent renforcées de cette mondialisation asymétrique : Manchester, Lille, Marseille, Turin, Tokyo, Chicago, Détroit, New York, la Ruhr, Hambourg. L'Angleterre fait figure de leader dans cette évolution, sa population urbaine passe, de 15 % en 1700 à 80 % en 1900. Manchester incarne la ville au service de l'empire industriel. L'urbanisation concentre et exprime les tensions et les contradictions de l'industrialisation. L'urbanisation est considérée comme un « phénomène irréversible, qui interroge notre capacité à produire des biens publics, notamment l'éducation, la culture, la santé et un environnement sain pour l'ensemble des populations, condition première d'un développement durable assurant le bien-être collectif, donc l'expansion des libertés individuelles »¹². Ces changements accompagnés du déclin relatif des civilisations non européennes, ont imposé le modèle de la ville européenne et industrielle comme étalon de la modernité. La filiation américaine de la ville européenne a perpétué cette association avec

¹² Le Monde Diplomatique, Avril 2010 [article](#)

le mouvement d'industrialisation. Chicago, avec sa croissance tentaculaire en est devenu le cas d'étude de la ville industrielle et de son aménagement urbain. L'école de Chicago, avec Burgess, dans les années 1920, définissait la culture urbaine comme moulée par la morphologie du lieu. L'écologie humaine devait alors expliquer la nature de la relation à la ville et son influence (Joseph, 2004). La mise en réseau résultant de la mondialisation renouvelle ces problématiques, notamment en termes de relation de l'homme à son environnement. La structure interne des villes est basée par (a) l'accessibilité déterminée par la technologie de transport ; (b) la soi-disant « distance-décroissance » du centre à la périphérie définie par le gradient social et le gradient foncier ; et (c) l'organisation hiérarchique de l'espace urbain. Ces principes diffèrent selon les systèmes politiques. Les modèles de l'écologie sociale définis par Harris et Ullman (1945) représentent les évolutions morphologiques de la ville nord-américaine. Le développement suburbain avec la construction d'autoroutes et la fuite vers les banlieues, la dégradation des centres-villes sont des phénomènes qui sont perçus à Chicago par Maurice Halbwach dès 1932. L'automobile est le principal agent de ce modèle urbain qui s'est diffusé à de nombreuses villes dans le monde, et en Europe dès les années 1960. L'étalement urbain le long des autoroutes avait créé la réunion de villes voisines en un semis urbain. La « *mégalo*pole » américaine de Boston à Washington (*Bos-Was*), définie par Gottmann dans les années 1960 exprimait ces transformations (Roncayolo, 1997). Ce sont des modèles qui ne recouvraient que partiellement la réalité des villes européennes et encore moins la diversité des modèles urbains postcoloniaux.

En Asie orientale l'urbanisation à partir des années 1960, s'est accomplie de façon massive, avec une verticalisation de l'espace urbain à Tokyo, Séoul, Taipei, Singapour, Hongkong, et depuis les années 1990 dans les villes chinoises. A Singapour l'influence gouvernementale a été très forte avec une rénovation urbaine massive dans les années 1970-1980 qui a transféré plus de 80 % de la population dans les HDB gouvernementaux. En Asie du Sud-est, l'urbanisation désordonnée, est bâtie sur des structures héritées de la période coloniale, et résulte de déséquilibres économiques et sociaux internes et accentués par les forces du marché mondial, sauf peut-être à Kuala Lumpur (Marcotullio, 2003). Tout au long du 20^{ème} siècle, la recherche de la forme idéale de la ville, lieu de production, de consommation, d'habitation, a généré de nombreuses expériences et utopies. Cités-Jardins, Bauhaus, les écoles fonctionnalistes, tentation de mettre la ville au service de la production industrielle (Le Corbusier, zonage, ville soviétique). Les options futuristes des années 1930, séparaient clairement les activités économiques et cherchaient déjà à se mettre à l'échelle de l'automobile et de fonctions urbaines industrielles en rationalisant l'espace urbain. Les régimes communistes se méfiaient de la ville source de corruption et de légèreté. Les utopies soviétiques ont fait de la ville un lieu se cantonnant principalement aux fonctions de production et d'habitation, au service du reste du pays, en tentant de renverser les privilèges de la ville. En dehors de la ville occidentale, la ville coloniale est une création de la révolution industrielle. Les villes arabe, chinoise, indienne greffée à une ville nouvelle, en plan à damier qui fait souvent office de doublon moderne du noyau historique. Appelée « ville européenne », il s'agissait avant tout d'une reproduction de la ville européenne modernisée et rationalisée par la révolution industrielle, et non la ville européenne du Moyen-âge. En cela, la ville européenne de la révolution industrielle est elle aussi construite en doublon de la vieille ville historique et concentre les nouveaux quartiers, gares, industries, etc. Les villes occidentales des années 1970/80 semblaient mourir, succombant aux vagues déferlantes de la modernité et d'un mode de vie aliénant. Dans les pays émergents, la ville conjugait l'explosion démographique au dysfonctionnement des services et systèmes du 20^{ème} siècle, source de névrose dans les pays développés, mal aimée des résidents avec pollution, criminalité, déséquilibres...(Roncayolo, 1997).

1.2.2 *La quatrième révolution urbaine, Métropolisation et ville postmoderne*

Les villes ont le plus été touchées par la nouvelle mondialisation à la fois en termes de transformation et d'imagination, avec des changements dans l'infrastructure et l'organisation sociale, et l'expansion constante. Les métropoles sont devenues des entités énormes aux contours difformes et dépassant largement les noyaux urbains originels. Généralement, les autorités en charge vont se baser sur les exigences de gestion pour prouver la réussite d'une ville. Est-ce par son retard, ses défauts, ses imperfections qu'une ville doit être catégorisée ou bien par son immobilier et son système de transport. La métropolisation de l'espace est à la fois le reflet et un moteur de la mondialisation. Si Chicago était le modèle urbain américain tout au long du 20^{ème} siècle, Los Angeles peut être considérée comme modèle de métropolisation qui bien qu'étant nord-américain, se retrouve, avec des degrés différents, sur tous les continents (Dear & Flusty, 1998). En cela, Los Angeles est paradigmatique de la métropole globale (Mangin, 2001). Soja (2003), dans *Writing the city spatially*, s'inspire de la réflexion de Jacobs, pour inscrire une dernière étape à ce processus historique d'évolution urbaine.. La révolution urbaine apparaît autour des phénomènes de mondialisation. Physiquement la ville est marquée par la métropolisation, la désindustrialisation et la *réindustrialisation* tertiaire. L'opposition classique ville/campagne est devenue désuète. La ville postmoderne de Soja, avec Los Angeles en paragon urbain, incarne les transformations subies avec la révolution informatique et les nouveautés qu'elle introduit. Que les villes aient été des comptoirs coloniaux, des villes administratives ou des centres de production industrielle, elles connaissent une « évolution postfordiste » (Antier, 2005) qui va au-delà des traditions historiques et culturelles urbaines. La ville postmoderne, avec sa métropolisation, soumise à la globalisation semble être un modèle qui se déploie selon des degrés d'intensité à tous les continents. Ces nouvelles formes urbaines indiquent la formation de la ville globale qui est connectée, postfordiste, postindustrielle et basée sur l'information. Les grilles de lectures et échelles évoluent. Certains considèrent la « métapole », comme l'échelle d'analyse spatiale pertinente pour les villes postmodernes. La *métapole* est définie comme « *l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien d'une métropole*¹³ ». Pas nécessairement continue, la *métapole* comporte au moins un million d'habitants. Dans un souci de clarté, le terme « ville » sera utilisé pour indiquer non seulement la ville intra-muros, la ville historique, les territoires périurbains et la *métapole* qui ne peuvent être aujourd'hui pensés et analysés séparément. Sauf mention contraire la ville étudiée correspond aux aires métropolitaines ou aires urbaines. Parce qu'il s'agit certainement moins d'une question théorique ou épistémologique que d'un enjeu majeur pour la compréhension, la gestion et l'aménagement des espaces urbanisés, il convient de définir la ville postmoderne. Quelle sont ses formes, sa diffusion mondiale et comment le tourisme et les loisirs entretiennent une relation fusionnelle avec elle ?

La nouvelle économie urbaine (désindustrialisée, *tertiarisée* et connectée au monde, avec des disparités internes) est illustrée dans le paysage urbain dans les métropoles développées d'Europe, d'Amérique du Nord, d'Asie orientale et leurs développements périurbains. Les métropoles en développement rapide des économies à revenu intermédiaire comme la Malaisie ou le Brésil, présentent un paysage différent, tout en ayant des similarités frappantes.

¹³ François Ascher, *Metapolis ou l'avenir des villes*, 1995

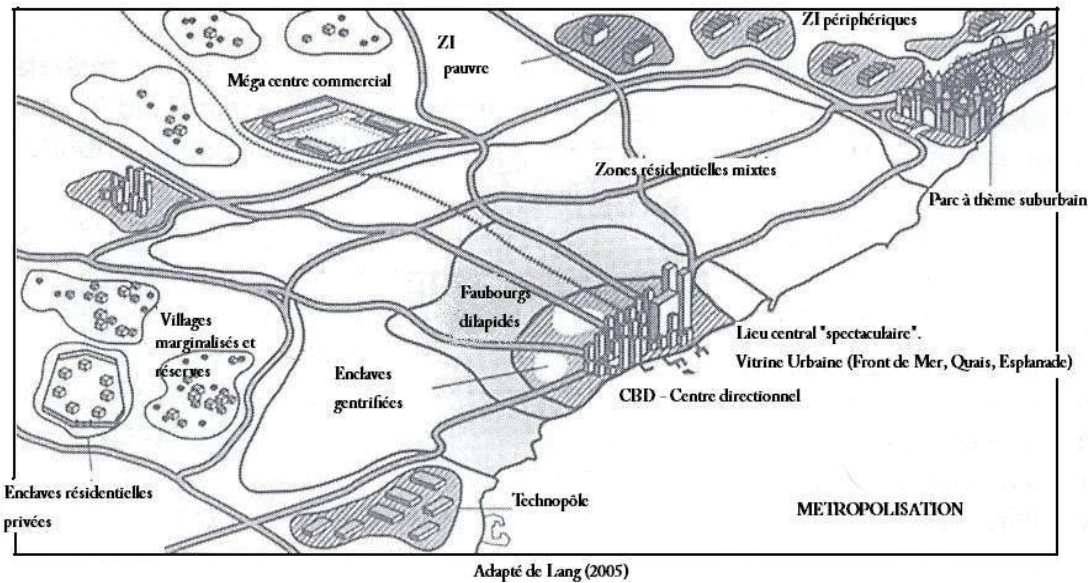


Figure 3 : Etapes de la métropolisation, modèle nord américain

La *multicentralité*, la constitution de pôles d'activité métropolitaine, de fractures sociales internes et une régénération urbaine massive illustrent les restructurations subies par les villes depuis les années 1990 - 2000. C'est ce qu'expriment Dear & Flusty, par la métropolisation, tant morphologique, que socio-économique :

*"The traditional logics of urbanism (have) evaporated and in the absence of a single new imperative, multiple urban (ir)rationalities are competing to fill the void. It is the concretization and localization of these effects, global in scope but generated and manifested locally, that are creating the geographies of postmodern society - a new time-space fabric."*¹⁴

Elles comprennent aussi des politiques de revitalisation des zones centrales et friches industrielles. La multi centralité et le zonage par activités/ sectorisation (clusters), en sont aussi des caractéristiques. En dehors du centre directionnel d'affaires (Central Business District – CDB), les technopôles et les zones périurbaines sont les nouveaux lieux de la centralité et du pouvoir postmoderne. Dans *Global/globalizing cities* (1999), Yeoh souligne que les formes de la globalisation à Tokyo diffèrent de celles de Londres ou New York, tout en étant dans le trio de tête des villes globales. Le thème de la mondialisation est approprié et utilisé pour occulter les contradictions de la vision urbaine globale tiraillée entre les thèmes globaux (croissance, futuristique, internationalisée, multiethnique) et la *re-japonisation* d'une ville occidentalisée, sur la base d'une revalorisation du passé traditionnel. A la globalisation des systèmes répond une fragmentation des identités, qui sont réaffirmées dans un exercice de différenciation. Les métropoles d'Asie du Sud-est n'échappent pas à ces changements, en les assimilant à une vitesse extrêmement rapide tout en présentant de grandes variétés de formes d'urbanisation et d'organisation (Brenda S.A. Yeoh, 2001). Il s'agit notamment de centres-villes anciens, de zones interstitielles, de zones industrielles, de banlieues, de zones vertes, de zones maraîchères, de centres de loisirs, de villes nouvelles, de réseaux de communication et de transport, etc. Ces processus convergents affectent profondément le tissu social urbain. A Singapour, et dans les grandes villes d'Asie orientale, la production de mégaprojets en arrive à symboliser l'utopie urbaine mondiale. Pourtant ce n'est pas du tout évident que ces projets soient de véritables nœuds de connexion des villes à l'économie mondiale (Olds & Yeung, 2004).

¹⁴ Dear & Flusty, 1998, p.50

1.2.3 *L'hypothèse de la ville globale*

Le phénomène de mondialisation a changé les relations entre systèmes urbains. Les villes sont devenues des acteurs majeurs et structurels par lesquels les processus de mondialisation, d'échange et de transit des flux s'effectuent. La structure de l'économie qui a émergé dans les pays développés, est désormais largement désindustrialisée et mondiale, et accorde une grande importance aux professionnels de la connaissance et de l'information (Florida, 2002; Landry, 2009; Scott, 2006). La ville globale est interprétée à l'aune de la globalisation définie par des mouvements contradictoires de construction d'une culture mondiale (établissement de normes, standards de gouvernance, de production et de consommation, incluant les pratiques touristiques), de différenciation culturelle (relativisme culturel, idéologie de l'authenticité culturelle, régionalisme, consumérisme interprétatif, métissage).

Sassen dans *Global City* (1991) définit la ville mondiale selon les attributs suivants:

- sites stratégiques pour la gestion de l'économie mondiale et la production des services et opérations financières les plus avancés. La finance, les assurances, et l'immobilier sont les producteurs de services clés dans ce modèle (FIRE : *finance, insurance, real estate*).
- sites clés pour les services de pointe et des installations de télécommunication nécessaires à la mise en œuvre et la gestion des opérations de l'économie mondiale.
- concentrent le siège des entreprises, en particulier les entreprises qui opèrent au niveau mondial.

En utilisant ces critères, elle a proposé une hiérarchisation de la globalité des villes du monde en fonction de leur influence, poids économique et attractivité combinés à des critères sociodémographiques. Au sommet seraient des villes « *hyperglobales* » comme Londres, New York, Paris et Tokyo ; centres mondiaux de décision (affaires, finance, sièges sociaux) et de contrôle qui sont aussi des nœuds de communication. Les villes globales sont les lieux nodaux de concentration des flux et de pouvoir. 90 % des opérations financières s'y décident et 80 % des connaissances scientifiques s'y élaborent (Dollfus, 1996). De la même manière elles sont des aimants économiques, captant les flux superposés de main d'œuvre « managériale » (20% des migrants) et de main d'œuvre non qualifiée (Robinson, 2009). Une synergie entre les diverses formes du tertiaire supérieur (tourisme, transports, télécommunications) et du « quaternaire » (recherches, innovations, activités de direction) s'opère au profit des villes captant les flux et devenant les lieux pivots d'échange.

Une nouvelle centralité mondiale

Les facilités d'accès et de transport influent sur la domination exclusive d'un territoire (centralisation) ou au contraire une spécialisation de l'offre et la constitution de réseaux. Les réseaux urbains, basés sur des aires d'influence géographique ont évolué sous l'effet cumulé d'un changement de l'offre de transports (motorisation accrue, trains à grande vitesse, aérien à bas coût) et de la technologie des communications (travail à distance, facilités de paiement, intégrations économique) qui altère aussi les notions de voisinages et de proximité par l'écrasement des distances (« *le monde est plat* », Friedman). L'échelle de perceptions des régions, métropoles et villes est altérée. Les métropoles ont un rôle structurel en aspirant les flux et en se transformant en plateforme d'échanges et en lieux de centralité décentrés. La polarisation se fait au profit de l'archipel des métropoles mondiales ou villes globales qui sont les vrais centres d'impulsion économique et de pouvoir. La ville globale, l'est par son influence sur le reste du monde, à la différence d'une *mégaville*, qui serait juste une

concentration humaine et économique, mais sans nécessairement avoir de l'influence sur le reste du monde. Les villes millionnaires de Chine intérieure l'exemplifient.

Pour le modèle des villes globales, il y a bien stratification en fonction du pouvoir mais aussi des relations transversales, basées sur la dynamique des réseaux de villes. La relation entretenue entre ces métropoles est alimentée par les flux incessants formant un *archipel* de villes globales : *émergence de grappes de villes mondiales. Les mégalofoles dont d'excellentes liaisons avec les autres « îles » de l'archipel mégalofole mondial et concentrent entre elles l'essentiel du trafic aérien et des flux de télécommunication.* Les sociologues et des géographes ont saisi cette dichotomie entre socio-économie et territoire, faisant valoir que la ville est à la fois branchée au monde et localement déconnectée (Castells, 2005; Sassen, 1991, 2009). Les villes « globales » se situent au sommet d'une hiérarchie constituant la centralité du monde. C'est une centralité déspatialisée, mais constituée de points de centralité, les villes globales. Les niveaux les plus bas de la hiérarchie urbaine ont été rétrogradés au rang de périphéries du système monde. Comme toute périphérie, ils n'ont qu'un accès partiel au système. Fossaert (2001) insiste sur la condition de système ouvert mondial pour l'existence de villes globalisantes, même si le rôle de l'Etat-nation reste très présent. Ceci dit, il vaut la peine de noter que les capitales nationales sont dépassées par des métropoles sans fonctions politiques. Les cités-états sont avantagées (Hong Kong et Singapour).

Morphologie de la ville globale

La morphologie de ces aspects étudiés dans leur dimension sociale (Castells) ou géographique est encore à l'ordre du jour avec l'explosion des réseaux sociaux en ligne et de la modification de l'accès à l'information (Taylor, 1997). On peut distinguer deux niveaux de mondialisation des métropoles. La *ville globale* peut être articulée autour de deux échelles, métropolitaine et mondiale. Dans un premier temps, en interne, avec la morphologie de l'espace urbain mondialisé représenté par la *ville postmoderne* (Soja, 2000). Les mouvements de métropolisation s'exercent sur des villes multicentrées et étalées le long d'espaces lâches et aux frontières sans cesse repoussées le long d'axes autoroutiers ou ferroviaires. Ces phénomènes s'accompagnent paradoxalement de changements des pratiques de la ville avec une territorialisation du vécu immédiat qui évolue. Dans un second temps, en externe, les relations entre villes globales et leur espace, avec la notion d'*hintermonde* (*hinterworld*), mise en avant par Taylor (1997). Celle-ci remet à plat la hiérarchie concentrique des relations pôle/périphérie issue des travaux de Leinbach (1972), et plus anciennement, d'Hirschman et de Christaller, sur les « systèmes urbains » géographiques et la théorie des lieux centraux qui avaient défini la polarisation urbaine et la diffusion spatio-temporelle du développement. La ville n'est plus seulement définie par son rapport distinct à un arrière-pays rural ou bien comme une tête de pont entre plusieurs entités. Weissberg et Jalabert (1995), en observant l'armature urbaine de Midi-Pyrénées, indiquent que si Toulouse domine toujours son espace régional, elle s'insère aussi de plus en plus dans un réseau urbain européen. La perspective de Taylor, et d'Ascher induisent l'importance des réseaux qui redéfinissent les hiérarchies, avec l'approche de l'archipel global et l'*hintermonde*. Il s'agit d'un système urbain relié par grappes urbaines non contiguës. Les villes sont constituées en réseau, sans proximité géographique immédiate nécessaire. Les flux et l'importance des relations privilégiées entre certaines villes créent cette relation.

Certains chercheurs en Asie, ont émis l'hypothèse de villes globales (et non pas d'une ville globale), basées non pas sur des indicateurs internes, mais plutôt sur leur intégration spatiale et leurs fonctions dans un réseau de flux (Olds & Yeung, 2004; Brenda S. A. Yeoh & Chang,

2001). Cependant il peut être intéressant de se demander la valeur d'une telle théorie dans un contexte culturel et urbain différent de l'aire occidentale. La notion de ville mondiale a été développée au sein du monde occidental, et applique une grille d'évaluation et une perspective nord-américaine. L'utilisation du terme ville mondiale ou globale est devenue répandue, même si la validité des critères choisis est sujette à discussion selon les classements évoqués ci-dessous. Le concept de ville globale est perçu plus comme un étalon de statut, dessiné pour mesurer la ville plus en terme de liens économiques dans un réseau mondial que d'un véritable élément analytique (Brenda S.A. Yeoh, 1999). Ils font aussi remarquer, que les critères retenus pour définir la ville globale, sont biaisés par l'ethnocentrisme nord-américain de ses chercheurs. Par exemple la puissance financière est indiquée selon la taille des entreprises, ce qui favorise les villes américaines, alors que l'aire est-asiatique (Singapour, les tigres, dragons asiatiques) est surtout composée d'un semis très dense de PME (Olds & Yeung, 2004). Cette approche atténue la surreprésentation de villes nord-américaines et établit une dispersion plus large des villes mondiales. Cet état de fait passant à la trappe des critères retenus. Flowerdew (2004) prend en exemple plusieurs villes mondiales afin d'en étudier les éléments du discours qui façonnent ce concept. Si l'approche universaliste d'un modèle urbain reposant sur les modes de production et de consommation contemporains et tertiariés peut-être perçue comme un paradigme ethnocentrique occidental, en revanche, le discours de l'exceptionnalisme, a aussi été perçu dans des revues d'Armatya Sen comme un subterfuge pour diluer les modèles fondamentaux de gestion urbaine. Olds & Yeung, proposent un modèle avec trois types de villes globales qui diffère de celui de Sassen. Il catégorise la ville hyper globale, la ville globale émergente et la cité-état globale. Ce dernier type n'est sans doute pas étranger à son angle d'approche singapourien.

L'hyper ville globale

Cette ville est connectée aux réseaux urbains de l'*hintermonde* et reçoit autant de flux de capital, de personnes, de produits et d'informations (de l'économie mondiale) qu'elle en émet. A la différence des villes alpha de la carte des villes globales, celle-ci a une forte assise sur son pays, et elle n'en tolère une autre que par spécialisations différentes. Ainsi, dans cette définition, Londres est la seule ville globale au Royaume-Uni, seule ville nœud stratégique dans l'économie mondiale. Compte tenu de cette situation, il est pratiquement impossible pour une autre métropole au Royaume-Uni de rivaliser avec elle (Olds & Yeung, 2004). La même logique est étendue aux pays vastes, dotés de plusieurs métropoles comme les Etats-Unis. Plusieurs hyper villes globales y sont représentées, chacune avec une fonction la démarquant des autres. New York est la ville mondiale financière des États-Unis, San Francisco est la ville des hautes technologies et Los Angeles domine en termes d'industries culturelles

Ville globale émergente.

Ce type de métropole, de pays émergents, a plus tendance à être réceptif de flux entrants (de l'économie mondiale) de capital, de personnes, de produits et d'informations qu'émetteur. Au lieu d'agir comme un nœud stratégique interactif dans la coordination de l'économie mondiale, ces villes servent de tête de pont aux flux entrants dans le pays. Les flux sont ensuite redistribués au niveau régional. Elles ne facilitent que partiellement la sortie de flux importants de capital de développement (ou d'information) au service de l'économie mondiale, à la différence des hyper villes globales. Dans des pays centralisés, la capitale joue en exclusivité ce rôle, sans concurrence (exemples de Bangkok, Kuala Lumpur, Mexico, Buenos Aires..). Les flux humains, d'information et culturels se déploient aussi de façon marquée dans l'urbanisme de la ville globale émergente. Olds & Yeung insistent sur le rôle pivot de l'Etat (et d'organisations transversales comme la Banque mondiale) pour créer les conditions de connexion à l'économie mondiale d'une ville. D'importantes ressources ont été

mobilisées et de nouvelles réglementations ont été mises en place pour transformer ces villes en villes mondiales.

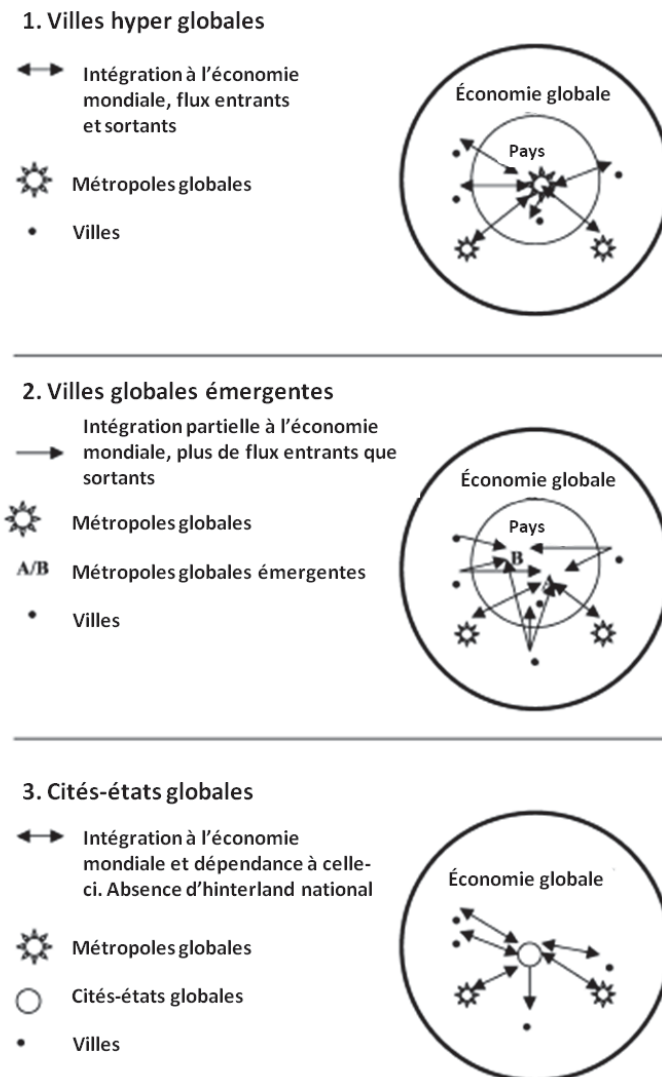


Figure 4 : Typologie des villes globales

(Source, Olds & Yeung)

Shanghai, délaissée pendant plus de quarante ans a soudainement été favorisée par Jiang Zemin, aux dépens de Canton et puis de Hong Kong. Kuala Lumpur a été l'objet de toutes les attentions du Premier ministre Mahathir. Dans les pays avec plusieurs métropoles, une concurrence s'exerce entre les villes, comme en Chine, au Brésil ou en Inde (Pizarro, Wei, & Banerjee, 2003). L'impact sur la géographie des villes globales se manifeste avec l'importance de plus en plus affirmée de la Chine. Hong Kong conforte sa position et Shanghai devient incontournable.

Cité-état globale.

Les échelles nationale, urbaine et locale sont superposées à ce modèle. Les cités-états globales sont différentes des autres villes mondiales parce qu'elles sont dépourvues d'un arrière-pays national et bénéficient d'une structure étatique qui se confond avec elles. Les cités états, semblent être les plus proches du modèle de la ville mondiale, à la fois avantagées par leur situation de tête-de-pond, mais aussi fragilisées en cas de crise mondiale. La vitalité

économique de villes comme Hong Kong ou Singapour, repose sur les flux financiers. En cela, elles sont dépendantes de la conjoncture internationale. La crise de 2008 a été durement ressentie dans l'économie ouverte et connectée à l'*hypermonde* de Singapour, alors que Bangkok et Kuala Lumpur redécouvraient leur rôle de capitales d'état-nation pour absorber les chocs.

1.2.4 *Polarisations urbaines et exclusions*

Les villes sont devenues des nœuds dans les réseaux nationaux et internationaux dans un mouvement double de déterritorialisation (développement des villes en réseaux, connectées, avec une population éduquée et mobile) et de reterritorialisation (prolifération de vastes zones urbaines marquées par la pauvreté, la précarité et la vulnérabilité aux catastrophes naturelles). Castells (1998a) parle de *fracture* entre ceux qui bénéficient de la mondialisation et ceux qui en sont exclus. Les formes sociale, économique et politique extrêmes et la polarisation spatiale sont un modèle de ville duale diffusé par la mondialisation (*Fractal city*). La ville duale décrit la polarisation de la ville postmoderne entre les quartiers à revenu faible ou élevé. L'atomisation croissante se développe dans les éléments suivants: communautés fermées de l'élite, quartiers de gentrification, banlieues résidentielles, ghettos ethniques. Dans le cas européen, la ville centre est le rendez-vous des classes moyennes et supérieures, alors que les banlieues sont divisées entre les ghettos et les banlieues résidentielles. La privatisation des biens communs et des espaces publics bénéficie essentiellement aux groupes privilégiés, sans assagir la cité et réduisant son urbanité. Ce contexte favorise l'émergence des luttes urbaines qui restent fragmentées, avec des éruptions sporadiques de violence, incapables de produire des changements significatifs du modèle de développement malgré leur importance sociale et politique. Les inégalités sociales dans les villes globales du « Nord » qui concentrent la richesse, la culture, les savoirs et les savoir-faire (New York, Los Angeles, Londres, Tokyo, etc.) sont amplifiées dans les zones urbaines « globalisées » des pays en développement (Castells, 1998b). Dans la majorité des pays pauvres, les modèles de développement mis en œuvre se caractérisent par la tendance à concentrer le revenu et le pouvoir, la pauvreté et à générer des exclusions, contribuant à la dégradation de l'environnement (Paulet, 2009a). Cette déstabilisation accélère les migrations des ruraux vers les zones urbaines et à la constitution d'immenses conurbations. Celles-ci connaissent un chômage de masse, des bidonvilles, des infrastructures défaillantes et de problèmes écologiques (Lagos, Dakar, Rio, Caracas, Mumbai, Kolkata, Jakarta, Manille...).

Pourtant, la mondialisation a recomposé les lignes de fracture traditionnelles. Les capitaux s'investissent dans les villes du monde de manière spéculative, entraînant la hausse artificielle de l'immobilier et partant avant que la bulle n'éclate, laissant les résidents et les gouvernements locaux éponger les dettes et payer le prix de ce libéralisme. Un profond fossé les sépare et favorise de nouvelles loyautés et organisations qui changent la géographie du lieu. La fracture socio-économique interne aux métropoles du monde semble devenir un élément clé des villes et se substituer à une division « nord-sud » devenue obsolète. Les grands centres urbains des pays riches sont aussi des villes « duales », incorporant le « Sud » dans le « Nord » : fortement segmentées socialement, elles concentrent une masse importante d'immigrés et d'exclus. Le paradigme de la mondialisation permet un niveau d'analyse qui intègre ces nouvelles lignes de différenciation (Hertzog & Sierra, 2010).

Espaces de la Mondialisation	Flux	Marchandises – Information - Population - Finance
Lieux	Inclusion	Exclusion
Production Habitation Consommation	Réseaux – Technologie –Savoir – Capital – Bâti (Tours)	Néant, Barrières invisibles

Figure 5 : Paramètres du processus de mondialisation

Les deux paramètres du processus de mondialisation (Adapté d'après Castells):

- (1) le réseau devenant la forme dominante de tous les aspects de la vie sociale
- (2) la diffusion inégale de cette forme d'organisation de part le monde.

Les métropoles du « Nord » perdent de leur cohésion sociale. La pauvreté urbaine n'a jamais été si élevée en Amérique du nord et en Europe. La crise financière des pays occidentaux a précipité l'accentuation ces tendances. La mendicité et le vagabondage sont des problèmes urbains importants à Paris ou New York, alors qu'à Kuala Lumpur, ils sont minimes. Inversement, les villes des pays à revenus intermédiaires ont connu un développement rapide qui s'est accru tout au long des années 2000. Harvey, en reprenant les thèses de Lefebvre insiste sur le *droit à la ville* qui est ignoré par les effets de la mondialisation. La crise financière de 2008 et les errements des marchés ont remis au goût du jour le besoin de régulation et du rôle des institutions politiques comme arbitres.

Le cout de la ségrégation urbaine relevée par Harvey dans les années 1970 aux E.U. se traduit par une atomisation sociale et une perte d'urbanité. Dans les zones urbaines métropolisées se côtoient des poches de très grande richesse et une très grande pauvreté. Elles sont le lieu où les différences socio-économiques sont exacerbées avec la ségrégation sociale et spatiale. L'urbanité est transformée par un volontarisme urbanistique préventif et exclusif de *communautés privatisées et fermées (gated communities)* isolées du magma métropolitain. Le modèle d'enclaves d'habitat exclusif n'est pas seulement lié au problème de sécurité, mais aussi une réponse élitiste de nouvelles classes moyennes et un signe de métropolisation (Giroir, 2006a).

Systèmes & Territoires urbains	D. Harvey Castells Pearce Page 1995 Lefebvre / Lynch	Social Justice and the City 1973, La question urbaine 1977, Systèmes urbains Tourisme urbain comme système Production de l'espace – Droit à la ville
Métropolisation	Dear 2000 Soja 1996 Lévy 2002	école de Chicago et l'écologie urbaine Los Angeles et ville postmoderne/postfordiste Urbanité
Mondialisation Ville mondiale	Barber 1995 Ascher 2001 Taylor 2000 Castells, 1996-2007 Sassen 1991-2008 - Yeung Friedman Paulet 2007	Mondialisation et <i>mcdonaldisation</i> La ville réseau société des réseaux et économie urbaine d'archipel Fractures globales Modèles de Ville globale Le monde est plat
Créativité et société innovatrice	Scott, 1997, Storper, 1997 Florida, 2002 Landry, 2003 Castells, 2001 Giddens, Lash, Ascher, 2001	Théorie de la créativité Classe créative et ville créative Classe créative Culture numérique ou digitale Galaxie Internet, Théories de la modernité réflexive, réflexivité esthétique et société de l'hypertexte

Gouvernance	Sen, Fukuyama, Pierre 2005	Universalisme / culturalisme Types de gouvernance
-------------	-------------------------------	--

Tableau 1 : Bibliographie et courants de pensée études urbaines

La diversité des pratiques communicationnelles, ainsi que l'action des opérateurs de réseaux, tendraient à accentuer la fragmentation sociale qui s'exprime dans la ville par la spécialisation sociale des quartiers. La fracture sociale urbaine est aussi envisageable dans une perspective des genres (Brenda S.A. Yeoh, 1999). Selon elle, les entreprises globales dominent l'espace mondial public et sont dominées par les hommes (salaires importants). Alors que l'espace mondial « privatisé » est celui des femmes, qu'elles soient les épouses au foyer (non rémunérées) ou les domestiques étrangères (peu rémunérées). Pour elle, la carte de la ville globale suit des lignes distinctes entre les sexes en accentuant les flux humains transnationaux, sans précédent, vers les villes globales. La recherche sur les villes mondiales s'organise autour de trois axes. Tout d'abord, autour des caractéristiques des villes mondiales/ globales, notamment leur structure interne. Cette approche a suscité la plus large littérature, notamment une importante recherche d'instruments de mesure et de classement de ces villes. Ensuite, autour des processus de création des villes mondiales/ globales, particulièrement ceux liés aux opérations, relations et réseaux des entreprises transnationales. La dernière s'intéresse à la gouvernance et implications, avec notamment le rôle de l'État. Cette approche a été relativement moins importante que les précédentes. C'est aussi l'une des zones que l'on couvre, en y intégrant la dimension touristique dans l'aménagement, et les flux entrants et sortants. De toute évidence, les exclus de la connaissance économie, tout en restant coincés dans les zones urbaines à proximité des riches, deviennent un sujet de préoccupation politique et sociale grave. Cette division sociale inhibe le développement socio-économique urbain et nuit à la qualité de la vie urbaine. Dans ces conditions, miser sur l'essor du tourisme urbain, et créer des opportunités dans les industries de service, est une stratégie de réduction de la pauvreté urbaine et de développement¹⁵.

Des métropoles postmodernes

L'ouverture économique, favorise l'éclosion de nouvelles géographies du pouvoir. Soja (2000) en reprenant les indicateurs de la métropolisation a introduit la notion de postmodernité urbaine. La désindustrialisation urbaine est massive et la ré-industrialisation passe par des industries à forte valeur ajoutée (hautes technologies, recherche et développement). L'idée d'un centre urbain capital (*urban core*), comme dans le modèle de Chicago n'est plus applicable. La mondialisation et la formation de la ville mondiale s'expriment par une métropole qui n'est pas agglomérée et influe sur des zones éloignées, par la globalité de la production et la production de la globalité (Soja, 2000). La « glocalisation » en est une expression caractéristique, avec des clusters ou quartiers connectés directement à d'autres quartiers similaires du monde, par le biais de flux financiers, d'informations, de services et de personnes. Les quartiers touristiques possèdent de fortes similitudes et les touristes en font le « pèlerinage ». Cela se transpose aussi pour la ville touristique qui n'existe plus dans une seule acception. La métropolisation recouvre alors d'autres dimensions. Les changements économiques modifient les structures d'opportunité, remodelent les formes d'inclusion et d'exclusion sociale, et ajoutent de nouveaux éléments à la diversité économique, sociale et culturelle des villes. La métropolisation, dans ce contexte, n'est pas seulement un phénomène territorial d'élargissement, de diffusion et de restructuration des attributs urbains, mais un processus de développement économique et urbain qui échappe au contrôle de la population locale et peut être divergent de ses intérêts. Aussi le rôle institutionnel est explicité

¹⁵ OMT, 2008

comme celui d'arbitre et d'instigateur de politiques de planification volontariste, tout au moins dans les intentions de gouvernance, à la « *recherche d'équilibre entre les forces du marché, (métropolisation) et les inquiétudes de la population locale* ». ¹⁶

Lévy (2005b, 2008) a tenté d'établir un profil morphologique de la ville mondialisée, marquée la déconcentration du secteur productif et l'accentuation de la centralisation du capital dans la métropole et redéfinit la centralité de la ville dans son territoire. Les valeurs associées à l'économie urbaine moderne reposent sur la technologie, l'éducation, la culture l'information et l'intelligence.. Il distingue quatre types d'espaces urbains pour aller au-delà du dualisme entre économie mondialisée des centres urbains et franges périphériques marginalisées. Pour lui, ces espaces sont marqués par des degrés d'*incertitude* : *Incertitudes de limite et de dénombrement* (ex. population des bidonvilles, incertitudes démographiques), *Incertitudes de régulation* : méfiance sécuritaire (quartiers suspects, maintien de l'ordre), *Incertitudes créatives* : friches industrielles reconverties, puis gentrifiées, *Incertitudes de déclin* : pari du *bocal* et de la non-croissance (refus de l'auto, de la résidentialisation de certaines zones, du tourisme : trop de mobilité tue la mobilité) « *Ainsi la mondialité est refusée par les exclus de la mondialisation, qui préfèrent le choix de la localité, pariant sur un monde sans les autres* » (Lévy, 2008). Le changement, perceptible d'une société agraire à une société industrielle, puis à une société de l'information, rendant ainsi les manifestations de la croissance urbaine plus gérable est un fait admis dans les pays avancés. Dans les pays à revenus intermédiaires comme la Malaisie, cependant, la transition est moins claire parce qu'à la transformation industrielle s'est superposée rapidement la révolution des communications. Les étapes sont confondues et le rythme des changements est différent. Les phénomènes d'hybridation y sont pour autant notés, dans la mise en place de technopôles, comme le MSC où la mondialisation s'accommode des pratiques locales dans un mouvement de glocalisation (Scott, 2004).

1.3 Métropoles et modèles d'urbanité

La ville contemporaine apparaît comme le produit du libéralisme, selon lequel la réunion de populations a lieu dans des espaces destinés à la consommation. Elle est caractérisée par l'étalement urbain (*urban sprawl*) en consommant un espace considérable et générant un magma de zones périphériques/périurbaines (*splintering urbanism*). Les *edge-cities*, la *città diffusa*, le *sprawling*, la *suburbia*, le « *rurbain* » sont des phénomènes de périurbanisation diffuse qui rassemblent des espaces privés d'habitation et des espaces semi-publics, objets d'appropriation privée, discontinus et situés dans des noyaux spécifiques, pour une utilisation homogène et intense, destinés aux consommateurs (centres commerciaux, parcs à thèmes). Los Angeles, Paris, Tokyo et Stockholm reconstruisent leurs villes et restructurent leur aménagement régional respectif pour faire face à leur nouveau rôle dans l'économie mondialisée.

1.3.1 Une interprétation postmoderne ?

La métropole postmoderne est un espace urbain atomisé, avec des éléments du paysage urbain portent la marque du néo-libéralisme reproduits dans toutes les métropoles postmodernes : Soja (2000) prend en modèle Los Angeles, caractérisée par six figures archétypes des restructurations urbaines.

¹⁶ The International Urban Development Association, Congrès annuel, Kuala Lumpur, 2008

Restructuration des centres villes (Flexopolis)

La *Flexopolis* (*Flexicity*) qui correspond aux noyaux urbains connaissant un processus de désindustrialisation et de ré-industrialisation tertiaire. La ville se transforme d'un système de production industrielle fordiste à une *nouvelle économie*. Les centres-villes sont surtout affectés par ces changements ainsi que les zones portuaires (fronts de mer, berges de rivières). Les centres villes ont vu les concentrations d'espaces tertiaires augmenter autour de CBD facilement connectés (proximité de gares centrales, d'accès métro et de liaison avec les aéroports). Les autorités locales et les promoteurs immobiliers ont eu aussi tendance à être assez rapides quand il s'agit de construire des plans devant aboutir à une requalification réussie de zones de patrimoine industriel abandonné ou en déclin. Les partenariats privés-publics de projets de restructuration urbaine permettent de transformer ces endroits en lieux de centralité urbaine, qui sont présentés comme un mélange vivant de vie, shopping, loisirs et travail. Verticalité des tours mixtes de bureaux et de logements, équipements prestigieux (KLCC Philharmonique) et espaces publics plus ou moins sécurisés. Le centre des affaires (CBD) est le lieu de concentration du capital et symboliquement lieu d'expression de la puissance économique de la ville. Celle-ci s'exprime par la verticalité, sensée marquer la « griffe » urbaine. Le développement touristique est devenu la première des stratégies dans les projets de revitalisation de zones urbaines. Reconstitutions roses: avec des exemples réussis à Barcelone, Taipei, Hong Kong, Londres, Pékin. L'exemple des lofts newyorkais et des friches industrielles requalifiées laissent place à cette élite créative et ses admirateurs, notamment les bourgeois bohèmes. La métropole sert de lieu de tourisme et reçoit les touristes autant qu'elle s'en sert pour justifier son développement et se remodeler. Le développement du tourisme urbain joue naturellement un rôle positif sur la requalification urbaine et la création de revenus et d'emplois pour l'économie locale. Une production de l'espace nouvelle crée une urbanité stimulée par l'apport du modèle de parc à thème. Sorking (1992), à travers l'exploration des nouvelles formes urbaines aux Etats-Unis (privatisation de l'espace, centralités autour des malls, importance des parcs d'attraction...) en conclut par la fin des espaces publics et de l'urbanité, dans le sens d'une rencontre de tous les éléments sociaux de la ville. Hall et Rath (2006) soulignent l'avantage des métropoles à l'économie tertiaire et culturelle, ouvertes. Elles se nourrissent d'échanges et de mobilité, attirant talents, travailleurs et visiteurs par leur dynamisme économique et leur climat social et leur style de vie ouvert. L'équipe MIT (2002) s'est intéressée à la catégorisation de la relation du phénomène touristique à l'urbanisme et l'urbanité des lieux. Ces observations marquées par le temps et l'espace se retrouvent dans le cycle de vie de la destination (Gale & Botterill, 2005; Getz, 1992). L'état actuel de la réflexion scientifique sur les thématiques d'aménagement urbain, de rénovation liées au développement touristique et culturel, des pratiques touristiques et des liens entre tourisme et métropole.

Exopolis : les espaces périurbains

L'*Exopolis* est une ville qui ne comporte plus les qualités de la ville traditionnelle. Elle est surtout présente dans les espaces périurbains, nés de l'étalement (*sprawl*) et liés à la motorisation. La restructuration de l'aménagement urbain croissante des périphéries urbaines et rurales. La métropole évolue avec la formation de régions urbaines. Le phénomène d'étalement urbain (*urban sprawl*) a généré de nombreuses tentatives de compréhension de la périphérie et par la même de la métropolisation. Exopolis, et l'urbanisation de la banlieue. Les zones résidentielles et d'activités périphériques contemporaines sont liées à un mode d'utilisation de l'espace qui privilégie la faible densité et la prépondérance de l'automobile. Elle limite et oriente les choix possibles en matière d'espace public, puisqu'il faut de l'espace pour faire circuler ou pour stationner ces voitures. Les espaces périurbains représentent un

espace modulaire où, qu'ils soient cossus ou humbles, résidentiels, industriels, technologiques ou commerciaux, les volumes construits sont reproduits à l'identique en unités interchangeables sur de vastes superficies. Ils sont organisés par zones, alignés autour d'épines dorsales automobiles, allant de nulle part vers nulle part. Les zones périphériques du monde entier se ressemblent par leur banalité. Dans son essai sur la *clubbisation* de la vie urbaine, Charmes (2011) compare la trajectoire de communes urbaines de la région parisienne. Leur situation géographique, l'accès aux transports jouent sur l'évolution sociologique de la population résidente. Certaines deviennent des lieux privilégiés alors que d'autres glissent dans une spirale de paupérisation relative. Ces phénomènes ne peuvent être compris qu'avec une échelle de lecture métropolitaine, qui les remet dans un contexte postmoderne. Les lieux insignifiants, périphériques, peuvent devenir touristiques. L'investissement d'une infrastructure d'accueil permet de le réaliser, comme avec la création de parcs à thèmes sur d'anciens terroirs, l'installation d'infrastructures d'accueil consommatrices d'espaces (stades, parcs des expositions, parcs à thèmes, etc.). Lazzarotti (2005) tente de dépasser l'oxymore d'un tourisme périurbain et de démontrer les liens forts entre métropolisation et développement du tourisme. La création de parcs d'attractions, en zone périurbaines, de terrains de golfs et d'autres lieux de loisirs et récréation font autant partie du mouvement de déconcentration urbaine, de métropolisation que de touristification. Dans les pays du Moyen-Orient, l'urbanisme de mégaprojets s'est surtout déployée dans les zones périphériques, en plein désert ou sur des îles artificielles (Elsheshtawy, 2010). Une ville comme Dubai, qui semble caractériser les contradictions de la ville postmoderne, se caractérise par « l'exopolis », avec des développements dans des franges urbaines qui deviennent centres d'une ville discontinue. Les centres commerciaux sont les lieux publics, de villes qui sont pourtant dépourvues d'urbanité « *true public places, the essence of a socially sustainable city, are lacking in Dubai* » (Elsheshtawy, 2010).

Cosmopolis ou la ville multiculturelle

La *Cosmopolis*: la globalisation et ses formes urbaines est constituée par le visage de la diversité, représentée par les migrants (du haut de l'échelle sociale au bas). Les loisirs et la culture participent au développement urbain des sociétés moderne soit au travers de réhabilitation et de réutilisation de patrimoine pour de nouvelles activités soit par la création ex-nihilo de quartiers ayant comme principales caractéristiques d'être portés par la culture. La métropole cosmopolite abrite ses *ethnoburbs*, peuplés par les migrations internationales (cerveaux, ouvriers et touristes) vers les centres urbains de la nouvelle économie. Ils deviennent partie intégrante de la transformation des villes de sites de production industrielle en centres de diffusion d'information et lieu de consommation. Cela est manifeste pour les loisirs et attractions. La mondialisation et la diversification multiculturelle dans l'espace urbain génèrent une pluralité des territoires de consommation, et des simulacres d'expériences authentiques. Les villes, même dépourvues de patrimoine historique, deviennent des destinations attractives par leur mode de vie et leur connexion au monde global. Lieux mondes, lieux de diversité, qui semble être aux antipodes de la notion d'état-nation. Comme le marché touristique est en développement partout dans le monde et le tourisme se transforme en une activité importante pour les villes modernes. Le développement touristique est devenu la première des stratégies dans les projets de revitalisation de zones urbaines. Le marché du tourisme urbain joue naturellement un rôle positif sur la requalification urbaine. La métropole sert d'espace de loisirs, de récréation et d'affaires à la fois pour les résidents et les touristes autant qu'elle s'en sert pour justifier son développement et se remodeler. Les environnements touristiques et de loisirs font partie d'une mosaïque urbaine et les visiteurs ont de fortes chances de ne pas identifier la ville touristique (le quartier touristique), comme une entité

clairement délimitée dans une métropole. Il s'agit plutôt d'un patchwork d'expériences consommatrices groupées dans des quartiers et zones spécifiques (Hall & Page, 2006).

Simcity,

Soja utilise le terme de *Simcity* pour décrire la restructuration de l'imaginaire urbain avec le mélange du virtuel et du réel dans l'*hyperréalité* de la vie quotidienne. Le parallèle de *Simcity*, se faisant par une transformation de la compréhension des espaces publics autour de la société des loisirs. La révolution informatique a modifié la géographie culturelle du monde, qui, toujours selon Claval, ne traduit pas « autant que par le passé par la constitution de grandes masses homogènes, de grandes aires culturelles. Celles-ci n'ont pas disparu- on n'efface pas en trente ans des facteurs d'inertie aussi complexes et aussi puissants que ceux qui expliquaient la prépondérance de distributions par ensembles homogènes - mais elles laissent davantage de place que par le passé à des structures en réseaux. Celles-ci se développent surtout dans les villes, les plus grandes en particulier, devenues multiculturelles¹⁷ ». Les métropoles en étant les lieux de toutes les rencontres, sont aussi les lieux où de nouvelles géographies culturelles, la culture de masse et la culture savante cohabitent. La culture de masse, véhiculée par *les réseaux sociaux*, internet et la télévision se retrouve tant à Kuala Lumpur qu'à Londres ou Los Angeles pour un public d'adolescents. De même, les villes globales offrent une programmation culturelle attirant tant les aficionados de flamenco que les amoureux de musique baroque ou de qawwali.

Métropolarités et surveillance

Les thèmes de la délinquance urbaine avec un mélange de violence, de sécurité et de surveillance de la police seraient à l'opposé de l'urbanité. Les villes occidentales connaissent des éruptions de violence et des comportements antisociaux qui les rapprochent de ces métropoles, où l'urbanité a marqué le pas devant les polarisations économiques, sociales voire ethniques. Ce sont les métropolarités de Soja avec des ségrégations sociales et spatiales, ainsi que des tensions entre groupes. Les *Ilots forteresses (Carcereal Archipelagos)* sont le pendant des métropolarités, avec une ville faite d'enclaves bunker, et sous surveillance face à une criminalité aiguë. La fracture sociale est accentuée dans la ville postmoderne. Ce que soutiennent Lévy, Castells et Soja. Les polarisations économiques et ethniques en font des lieux susceptibles de crises et de violences urbaines. Le maintien de la paix civile et sociale diffère selon la polarisation sociale, l'urbanité et les modes d'application du pouvoir. Yarwood (2007) dans son étude sur les *Geographies of Policing*, cite le recours à d'autres formes de police dans les espaces urbains postmodernes : services de sécurité privés, services volontaires (du type RELA en Malaisie), coopération entre administrations d'état. La limite entre protection des citoyens et atteinte à leurs libertés est devenue très fine. L'informatique permet de croiser les données et de restreindre l'information autant qu'elle la fait circuler. La surveillance de l'Etat et ses outils coercitifs : censure, contrôle des médias prennent une place accrue avec son parallèle du secteur privé : les lobbys. Toutefois l'impact de la liberté de circulation de l'information, se fait sentir autour de la montée des revendications pour la liberté individuelle dans des pays à gouvernement autoritaire. La corrélation entre développement économique, accès à l'information, semble se confirmer à l'aune des révolutions qui ont essaimé dans certains pays depuis la fin des années 2000.

A partir du modèle de Soja, une grille de lecture de la ville postmoderne a été établie. Elle définit le processus de métropolisation de la ville globale. Cela renvoie à l'analyse critique postmoderne de l'espace et la société, dans ce que Edward Soja appelle la *spatialité*, en se penchant sur les gens et les lieux de Los Angeles : « *Los Angeles is a place where it all*

¹⁷ Claval, op. cit.

comes together, an ordered world in which micro and the macro, the concrete and the abstract, ideographic and nomothetic can be interactive combination” (Soja, 1989). Le caractère de cette ville lui permet de la définir comme la capitale du 21^{ème} siècle. Son universalité peut être contestée dans des aires culturelles différentes, et notamment en Asie du Sud-est. Au moment même où le monde académique s’intéresse à la ville asiatique, la mondialisation contemporaine a en fait lentement mais sûrement érodé le vieux concept moderniste de la "ville compacte". Kuala Lumpur, comporte des caractéristiques de plusieurs modèles, tout en s’en distinguant. L’élaboration d’un modèle urbain propre est l’un des buts de cette recherche.

1.3.2 **Qualité urbaine : urbanité et créativité**

Urbanité et reconfiguration urbaine

L’urbanité peut être entendue comme la qualité de vie d’un lieu à fortes densités et avec une propension des habitants vivre ensemble. Une autre façon de définir l’urbanité est par les lieux qui sont les dimensions morphologiques et fonctionnelles d’un espace schématisé et la manière spécifique (culturelle) de faire avec de l’espace. Les notions d’organisation humaine et de culture de la ville sont reflétées dans des termes gréco-latins d’usage courant : civisme et civilité du latin *civis* (le citoyen) et *civitas* (la cité) ; politesse, politique de *polis* ainsi que l’urbain de *urbs* (ville). Les villes européennes, chinoises, arabes, indiennes et des civilisations à tradition urbaine ont toutes développées une urbanité définie. Lévy définit l’urbanité, par « *ce qui fait d’une ville une ville*¹⁸ ». Nous ne sommes pas en présence d’une redondance, mais devant l’essence même de la ville, c’est-à-dire l’urbanité. Cela renvoie à la définition de la ville. Comme expliqué précédemment, la ville postmoderne par sa physionomie ne correspond en rien aux villes traditionnelles. Son éclatement, sa spécialisation par quartiers éloigne des fonctions urbaines et réduit la mixité. La distance favorise l’éclosion de centres multiples qui sont socialement marqués. La diversité urbaine sous-entend des modèles d’urbanité et des niveaux d’urbanité différents, selon l’organisation spatiale (morphologie urbaine, polarités, centralités, densité, etc.) et ses rapports à l’urbain (identité, perception de soi et de l’autre). L’urbanité peut aussi être vue comme la relation nouée entre les citadins au travers de leur ville. Ainsi, les différents établissements humains sont appréhendés comme espaces habités d’un degré variable d’urbanité.

Critères d’urbanité	
Densité	Fortes polarités intra-urbaines
Compacité	Productivité marchande par habitant
Inter accessibilité des lieux urbains	Auto-évaluation positive de l’ensemble des lieux urbains
Présence d’espaces publics	Autovisibilité et auto-identification de la société urbaine
Importance des métriques pédestres	Société politique d’échelle urbaine
Coprésence habitat/emploi (mixité)	Mixité sociologique
Diversité des activités	Mixité ethnique

Figure 6 : Critères d’urbanité

(Adapté depuis J. Lévy)

De plus, les dernières évolutions technologiques favorisent et aiguissent encore ces tendances. Pour échapper aux divisions traditionnelles des types urbains soit par critères économiques (Nord contre Sud) soit par critères culturels (modèle européen, américain, asiatique), Lévy propose une nouvelle typologie basée sur des critères qu’il qualifie d’urbanité (Figure 6). La mesure du tissu urbain par la densité des interactions sociales et

¹⁸ Lévy, 1999

l'analyse des espaces d'organisation urbaine permet d'inscrire une ville sur une échelle, dont Johannesburg et Amsterdam seraient les extrêmes (2000). Selon lui, le plus haut degré d'urbanité se concentre dans la centralité de la ville qui est un phénomène cumulatif, dont la situation n'est pas à penser comme nécessairement géographiquement centrale, mais résultant de la maximisation de l'urbanité. La croissance urbaine anarchique, la pollution, le gigantisme semblait augurer de la fin des villes dans les années 1970 et 1980 (Roncayolo, 1997). La ville était un repoussoir, chaotique et en proie à une urbanisation brutale (banlieues) qui a prononcé un long divorce entre toute forme de verticalité urbaine et l'opinion publique (en France). La ville était un lieu de production, La ville ne fait plus fuir dans les pays développés depuis les années 1990.

La créativité, moteur de la métropole « postmoderne »

Les restructurations urbaines, requalifications d'espaces industriels et de friches ont suscité des projets de musées, comme à Bilbao, de reconquêtes de berges, fronts de rivière avec des projets immobiliers et touristiques (Mommaas, 2004). Ces changements morphologiques, sont le signe d'une transformation urbaine vers un modèle postmoderne, non fordiste, tertiarié et basé sur l'économie du savoir, la civilisation des loisirs, l'ouverture globale et la circulation des flux, permettent l'arrivée d'une nouvelle main d'œuvre, spécialisée et employable dans des métropoles globales (Cappellin, 2007). Aux Etats-Unis, des théoriciens urbains comme Florida avec *Rise of the Creative Class* (2002) et Landry avec *Creative City* (2000) ont émis l'hypothèse d'une ville créative et ont proposé « une boîte à outils pour les innovateurs en milieu urbain ».

Index -	critères	Personnes	Equipements, lieux	Critères négatifs
Tolérance	Diversité Urbanité Vie nocturne	ONG, penseurs, créateurs,	Espaces publics, quartiers et restaurants ethniques, quartier gay, Ecoles bilingues et int'les,	Contrôle social strict Censure Cadre légal restrictif
Talents	Créativité mixité sociale, sécurité, progrès	hautes et basses artistes, créatifs	Centres culturels, Galeries d'art, Habitat mixte, Nombre de nationalités, Multilinguisme Migrations favorisées	ghettos, tensions, criminalité Marché du travail rigide Immigration fermée
Technologie	Productivité innovation Recherche	Savants, chercheurs	Technoparcs universités Laboratoires	Peu d'universités Pas de technopôles
Touristicité	Fréquentation mixte	Visiteurs et résidents	Parcs et récréation publics - piétonisation	Transports privés, gentrification ; pollution

Tableau 2 : La ville créative

(adapté d'après Florida, 2002)

Trois pré-conditions sont émises pour accéder au statut de ville créative : *talents*, *tolérance* et *technologie* (Tableau 2). Le tourisme peut s'ajouter comme quatrième « T », de la ville créative, par qui l'image de la ville globale postmoderne est reflétée. Le tourisme urbain, multiculturalisme, le développement durable et culturel semblent être les critères pour donner naissance à la « ville créative » (City of Toronto, 2008). Les théories de Landry et de Florida sur les mutations de villes ex-industrielles occidentales ont eu un impact important sur les décideurs et sur les politiques urbaines occidentales, mais aussi en Asie (Gibson & Kong, 2005). La créativité serait un soutien à l'innovation, à la compétitivité et l'attractivité de la ville (globale). Landry a distingué les infrastructures 'dures' (équipements urbains) et 'souples' (capital humain) comme facteurs. Avec un investissement massif et une politique de grands travaux pour requalifier la ville, dans des partenariats privés-publics, les villes

s'équipent d'une infrastructure « dure ». Le degré d'engagement des fonds publics varie selon les villes et les pays. L'infrastructure souple d'une ville est constituée par: une main-d'œuvre hautement qualifiée et flexible, des penseurs dynamiques, des créateurs et des ingénieurs. Elle donne à des étrangers l'occasion de développer leurs idées. Elle orchestre des canaux de communication forts (en interne comme avec le monde extérieur) et un environnement d'esprit d'entreprise (Landry, 2000). Les villes doivent y répondre, sans quoi leurs efforts pour la créativité et l'innovation seraient voués à l'échec. Les villes qui satisfont à ces conditions sont plus susceptibles d'attirer la *classe créative* et d'attirer les jeunes dans les lieux d'enseignement supérieur et de les garder après leur diplôme (talents).

Les villes créatives auraient aussi un degré élevé de diversité ethnique et culturelle, de tolérance, voire de permissivité exprimées par une vie culturelle diversifiée, une vie nocturne dense, par la présence de quartier créatif et par l'attitude envers les minorités (gays, immigrés, artistes, marginaux, personnes au style de vie alternatif). La technologie est mesurée en termes de connectivité (internet), de technopôles, de chercheurs et d'universités/laboratoires (van Loon, 2008). La *créativité* est donc prise dans une acception large. Sa définition est sujette à interprétation. Aussi bien Landry que Florida, construisent la rhétorique de la ville créative autour d'une vision large. Ainsi, tout problème urbain (de la sécurité routière à la collecte des ordures à l'insécurité) abordé de manière originale est preuve de la capacité créative d'une ville. En revanche, Vivant (2009), dans son étude de la ville créative, décide d'en donner des contours restrictifs en la limitant au milieu artistique. Ces villes se remarquent par la forte présence de réseaux et de clusters créatifs (soit informels ou officiels : districts de la mode, des créateurs, etc.) et leur connexion réussie au monde des affaires et secteur public avec des possibilités de start-up et une culture d'entrepreneuriat développée (Scott, 2004).

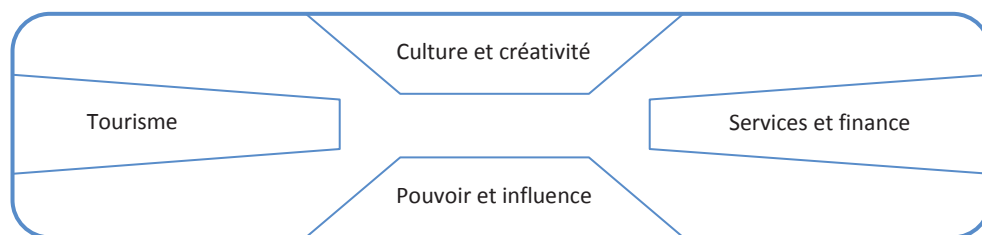


Figure 7 : Ville créative, ville postmoderne

Le modèle de la ville créative, avec ses quatre « t », semble s'incarner dans la ville européenne contemporaine. Cette dernière avec son urbanité, son cosmopolitisme ouvert et ses valeurs démocratiques se perçoit comme l'exemple d'un modèle à vocation universelle (Hemelryk Donald, Kofman, & Kevin, 2009). Selon elles, les métropoles du monde islamique, et de l'Extrême-Orient n'offrent pas d'alternatives de modèles cosmopolites et ouverts susceptibles d'être réutilisés. De plus le modèle de ville créative, par son cosmopolitisme entre souvent en conflit avec les notions d'imagerie nationale de l'état-nation et de construction nationale. La ville cosmopolite et ouverte de désintéresse d'un destin national et vibre dans une perspective globale.

Le tourisme exprime les aspirations collectives d'une société, qui sont passées par la fuite des villes pendant les années du fordisme triomphant, à la redécouverte de la ville comme terrain de jeu du tourisme avec la mondialisation. La nouvelle économie urbaine épouse la ville et la nourrit autant qu'elle s'en nourrit en symbiose. La dilution du caractère urbain dans la mondialisation, conduit parallèlement à une redécouverte du lieu et une survalorisation de son existence (identité, redécouverte de terroirs, de racines, de signes distinctifs) et par la pratique des espaces publics (Lévy, 2005a). La ville touristique n'est pas

nécessairement un espace urbain séparé et clairement identifiable par le visiteur (Hall & Page, 2000). C'est une mosaïque d'expériences de consommation, dispersées dans l'espace, souvent groupées en districts (quartier ethnique, de loisirs, etc.) avec ses symboles de différenciation. Une partie importante de la réalité urbaine résulte d'une composition historique, économique, sociologique, politique, géographique peu altérable ni transférable. L'urbanité constitue un socle unificateur des différentes tendances urbaines. A l'opposé, la ville à la carte, privatisée, avec des espaces à l'accès restreint, des centralités limitées, se distingue du modèle européen d'urbanité caractérisée par l'ouverture comme Amsterdam. Des degrés et nuances se font au sein des villes mondiales (que celles-ci soient postmoderne, mondiale/globale selon leur tradition historique).

L'hypothèse de la classe créative

Plutôt que de se cantonner à l'étude de la morphologie des villes, Florida se propose d'observer des groupes humains dans la ville et d'en tirer des conclusions sur l'attractivité des villes et leur insertion dans le concert de la globalisation. Sa démarche, de catégorisation de sous-groupes en fonction de leur talent et de leur influence potentielle confère une hiérarchie qui recoupe le classement des métropoles les plus dynamiques des Etats-Unis. Il réfère à ce groupe par le terme de *classe créative*, caractérisée par son niveau d'éducation, sa mobilité, son employabilité dans les secteurs d'activités les plus dynamiques (High-tech, finance, médias). L'impact de la notion de classe créative et de position mondiale sur les gouvernants urbains est notoire. Il semble que la classe créative constitue une part importante de la population totale dans les villes occidentales. Florida estime la classe créative à 30-35% de la population totale dans les pays développés et environ 40-50% dans des villes comme Amsterdam, Londres et New York. En comparaison, en 1980, seulement 18% de la population dans les pays développés appartenait à la «classe créative». La caractérisation de la classe créative de Florida est vaguement basée sur les professions libérales, les «bohèmes», les professions de la finance, les chefs d'entreprise, ingénieurs, architectes, scientifiques, professeurs d'université, poètes, romanciers, artistes, animateurs, acteurs, designers, écrivains, journalistes, intellectuels, artistes, analystes et leaders d'opinion. A l'inverse, Markusen (2010) affirme que les travailleurs de ladite classe n'éprouvent pas de solidarité de groupe et encore moins de classe. Il note également que la définition de la classe créative repose en grande partie sur les diplômes atteints. Pourtant, la possession d'une licence est un critère trop vaste (tous les licenciés ne sont pas créatifs), de plus les industries de haute technologie, la finance n'ont qu'un lien très éloigné avec la créativité (Markusen & Gadwa, 2010). Certains auteurs ont indiqué dans leurs critiques que Florida étendait la classe créative à quasiment tout le monde sauf peut-être aux plombiers... (Peck, 2005). La classe de «créatifs» est en fait une petite partie de la population active, si l'on ne garde que le noyau - artistes, designers, musiciens, architectes - comme véritablement créatif (Vivant, 2009). Ce qui revient à dire que l'innovation et le dynamisme urbain sont motivés par la présence d'une main-d'œuvre qualifiée et éduquée. En essayant de faire coïncider la classe créative avec les réalités économiques et sociales de la ville postmoderne, Florida effectue un exercice d'équilibriste (Nuur & Laestadius, 2009). Peck (2005) ajoute dans "*Struggling with the creative class*", que la théorie de la classe créative tourne en rond, et n'apporte aucune causalité. En reprenant les indices de «classe créative» utilisés par Florida aux Etats-Unis, il n'y pas de corrélation avec la croissance économique entre 1990 et 2004. Florida n'aurait que compilé un ensemble d'indices qui reflètent simplement des vérités fondamentales sur les milieux créatifs ou les villes dynamiques. L'une des critiques faites est que Florida ne fait que reprendre des idées conceptualisées par Harvey sur la diversité des cultures urbaines pour l'attractivité et la vitalité de la ville plus de quinze ans avant lui. Certains chercheurs, en étudiant le discours de la ville créative et son impact sur les politiques publiques (projets culturels, construction

d'infrastructures culturelles de prestige), doutent de l'existence de relations causales entre projets culturels et développement économique (Clark, 2002; Miles, 2005). De plus, la créativité serait facteur de mobilité, d'attraction, de dynamisme économique et social. Seattle, San Francisco, Vancouver, Montpellier, Montréal, Bologne, Amsterdam, Barcelone, Toulouse, Boston, Sydney, Melbourne seraient les exemples de villes ayant su attirer les cadres des entreprises dans des villes offrant des opportunités de travail et un cadre urbain « créatif ». Pourtant, l'étude européenne, faite par Martin-Brelot, Grossetti, Eckert, Gritsai et Kovács (2009) sur les mobilités de villes « créatives » montre que la présence d'un bassin d'emploi favorable prime sur des considérations « créatives » de la ville qui ne sont que secondaires.

La taille même de la ville est un critère important, qui pourtant reste négligé par les politiques urbaines et les communicants. D'un point de vue géographique et urbain, l'attractivité des métropoles ne peut se comparer avec des villes secondaires, ou basées sur une gamme d'activités économiques limitées. Meijers (2008) le confirme dans "*summing small cities does not make a large city*". La viabilité de la ville créative dépend de sa taille, de sa puissance économique. Une métropole a plus de chances d'en devenir une et d'offrir des conditions d'accueil favorables aux créatifs qu'une ville autoproclamée créative. Certains ont parlé de saupoudrage qui n'allait pas transformer magiquement une ville moyenne en métropole créative (Peck, 2005). De nombreuses villes américaines et du monde ont été disposées à appliquer les théories « créatives ». Les villes avec une qualité de vie et une offre culturelle favorable attirent de nouveaux talents (étudiants, cadres et professions culturelles). Même si des villes comme Manchester, Rochester ou Montpellier *la surdouée* depuis la fin des années 1980 ont été couronnées de succès, elles restent secondaires au plan « créatif » dans leur pays respectif. Londres et Paris ou Tokyo, par leur poids démographique et leur pouvoir économique sont *les* villes créatives d'Angleterre, de France et du Japon, contrairement à ce que prétend Florida. La diversité des restaurants, performances, spectacles, événements, manifestations, style de vie, art de rue et surtout la présence d'industries culturelles font de la métropole globale une ville créative. Currid (2006) suggère que la ville globale de Sassen, devrait incorporer les éléments de la *ville créative*, comme moteur d'innovation, de développement et de compétitivité.

1.3.3 *L'influence des classements hiérarchiques*

Avec la réduction des états nations et l'émergence de villes mondiales un transfert au profit de l'urbain se fait (Sassen, 1991). Les espaces urbains deviennent des acteurs, plus que des objets. Ils doivent construire une image, une réputation pour entrer et demeurer dans le club fermé des villes attractives. Malgré une acceptation de ces tendances, la définition d'une ville réussie reste sujette à controverse. Vision globale, développement durable, influence, sont tous des critères importants. L'évaluation et la comparaison quantitatives entre métropoles font déjà l'objet de nombreuses statistiques socio-économiques. La concurrence accrue entre les villes pour l'attractivité et l'accès à la reconnaissance d'un statut de ville d'influence mondiale. Le discours de la mondialisation, de la ville de classe mondiale, la compétition entre métropoles et le marketing urbain, l'aménagement urbain ont généré de nombreuses recherches et études au cours des dernières années. L'évaluation urbaine s'est faite principalement en termes d'infrastructures et d'équipements perçus comme étalon d'un développement modèle. Les pratiques de la ville et ses représentations renvoient à des critères qualitatifs, d'urbanité et de mise en scène urbaine, auquel le tourisme participe. Attractivité

urbaine : perception des acteurs, selon le *Global Power City Index* (2009), développé par la *Mori Foundation* au Japon, avec le conseil des gourous de la ville globale.

Dans un contexte de compétition et de comparaison urbaine de nombreux instruments de classements et d'évaluation urbaine, ont été créés (Tableau 3). Ce sont des indices et indicateurs urbains destinés à établir une hiérarchie de pouvoir (ville mondiale), de qualité de vie. L'évaluation urbaine est devenue sujet de nombreuses controverses quant aux critères appliqués et suscite une concurrence accrue entre villes pour des raisons économiques. Taylor (2004) doute des vertus de cette hiérarchisation qui ne peut avoir d'autre usage qu'hypothétique. En effet jamais ses promoteurs n'ont démontré empiriquement l'existence d'une hiérarchie urbaine fonctionnant à l'échelle mondiale. Les données rassemblées permettent de classer les villes par ordre d'importance, par exemple en fonction de la taille des marchés financiers, mais cela ne démontre aucunement l'existence de rapports de type hiérarchique. Il suggère plutôt un indice de connectivité au monde et des synergies entre villes qui ont besoin les uns des autres dans leurs activités, en partie due à leur régionalisation. Certains réfutent l'idée d'une ville globale, en ne voyant guère plus qu'un jeu de relations articulées différemment entre réseaux, pratiques et pouvoir (Elshehtawy, 2010). La ville de classe mondiale, telle que définie par Sassen (hiérarchie des villes selon des critères de mondialisation (pouvoir économique, culturel, financier, politique) en est l'articulation la plus matérialisée. Depuis d'autres critères comparatifs sont venus s'ajouter pour affiner les résultats selon la définition politique de la ville de niveau mondial. Les critiques méthodologiques ont été nombreuses et argumentées.

Indice	Facteurs clés et/ou critères			
Classement : ville mondiale (ou globale)				
GaWC ¹⁹ Université de Loughborough au R.U.	Réseau de recherche sur les villes globales	3 niveaux de globalité : alpha+, alpha, alpha-	P. Taylor , N.Thrift M. Castells, J. Friedmann P. Hall, S. Sassen	52 villes KL= alpha
GPCI ²⁰ Institute for Urban strategies, Mori Memorial Foundation, Mitsubishi Research Institute	Fonctions urbaines 69 indicateurs : -Économie -Recherche & développement -Interaction culturelle -Qualité de vie -Écologie et environnement -Accessibilité	Acteurs urbains Pour définir l'attractivité <i>-Managers</i> <i>-Chercheurs</i> <i>-Artistes</i> <i>-Visiteurs</i> <i>-Résidents</i>	Heizo Takenaka , Peter Hall, Saskia Sassen –Universités japonaises, américaines et britanniques	35 villes Une seule ville d'Afrique-Moyen Orient (Le Caire) et d'Amérique Latine (Sao Paulo) Biais asiatique (Fukuoka en fait partie...) KL= 27 ^{ème}
GCI ²¹ A.T. Kearney	Activité économique30 Capital humain30 Flux d'information 15 Expérience culturelle15 Participation politique10	Le capital humain représente l'attractivité de la ville (étudiants étrangers, étrangers, diplômés de la population, écoles int'les)		65 villes KL = 48 ^{ème} en 2010, 40 ^{ème} en 2008
Wealth Report 2010 ²² Villes globales	Pouvoir économique Pouvoir politique Savoirs et influence Qualité de vie	Les critères sont assez discutables. Est-ce le classement des villes touristiques préférées des auteurs.		40 villes KL =34 ^{ème} Singapour = 7 ^{ème} BKK =18 ^{ème}
PwC ²³	Capital intellectuel		(58 critères)	21 villes

¹⁹ Indice *Globalization and World Cities GaWC*, 2008 <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2008c.html>

²⁰ Indice *Global Power City Index –GPCI* (2009)

²¹ Indice *Global Cities- A.T. Kearney* (2010)

²² Indice *Knight Frank* (Immobilier) et *Citi Private bank*, 2010

²³ Indice *Pricewaterhouse Cooper – Cities of Opportunities* (2010)

Villes de pouvoir Environnement d'affaires (2010) Capitales financières, commerciales communications, culture.	Transports et infrastructure Climat pro-affaires Durabilité Démographie et conditions de vie Technologies / Economie Coût de la vie Santé et sécurité Style de vie		Douze villes développées et neuf villes en développement	représentatives (échantillon des villes globales dans le monde) KL n'est pas dans la sélection
Classements urbains : coût de la vie et qualité de vie – pas nécessairement des villes globales, certaines sont des petites villes, des villes secondaires				
Mercer LLC Coût de la vie ²⁴	Coût de la vie urbaine, pour style de vie de cadre expatrié	Coût de la vie dans 214 villes du monde	Les villes africaines sont parmi les plus chères	KL est 138 ^{ème} Singapour est 11 ^{ème}
Mercer LLC Qualité de vie ²⁵	39 facteurs en 10 catégories : - politique et social, économie - socioculturel (censure, etc) - santé et assainissement - éducation (écoles int'les, etc) - transports et services publics - loisirs (restaurant, sorties, sports,..) - biens de consommation - logement - environnement		Conditions de vie dans 143 grandes villes du monde Conditions de vie d'expatrié	Aucune ville d'économie en développement ne figure dans le top 50. Singapour est la première ville d'Asie du Sud-est -26 ^{ème}
Economist's World's Most Livable Cities ²⁶	Qualité de vie urbaine <i>Economist Intelligence Unit</i> surveys (EIU)		Vancouver arrive en tête. Pourtant le classement canadien la place en 29 ^{ème} place (!)	140 villes Biais : villes anglophones surreprésentées
UBS ²⁷ Prix et salaires Une comparaison mondiale du pouvoir d'achat	Aliments, tabac 18% Santé 7% + Vêtements 5% + Electro- informatique 7% Logement 20% Electricité 6% Transports 15% Services divers 22%	Indice des prix, Panier de prix de 122 items : L'indice « big mac » est originaire de cette étude	Indice des salaires selon qualifications, expérience, secteur, position	73 villes étudiées KL, parmi les villes les moins chères. Mais aussi salaires modestes. Pouvoir d'achat comparable à Singapour
Classements urbains : Affaires et environnement économique Pas de critères de globalité (ou alors partiels). Certaines villes n'en sont pas				
Global Financial Centres (2010)	Point de vue de la globalisation financière	City of London Biais en faveur de Londres	Les métropoles globales, mais les paradis fiscaux y sont représentés.	75 places financières
Newsweek Ville d'affaires	Affaires – Accès – économie- Environnement social et politique - Education			KL est 40 ^{ème}
Global urban competitiveness report	Académie Chinoise des Sciences Sociales	Valeur affaires Environnement d'affaires	Flou. Critères favorisant les villes chinoises	500 villes...

Tableau 3 : Outils de classement des villes globales

Le développement économique, le pouvoir d'achat, la qualité de vie (espaces verts, espaces publics, piétonisation, sécurité, urbanité, offre culturelle et de loisirs, etc.) sont autant d'indicateurs alternatifs. Tous ces indices sont des outils efficaces pour fournir des arguments aux commanditaires de l'étude. Que ce soit avec le *Global Financial Index*, instrument au service de la City de Londres, et qui effectivement, place Londres comme unique ville

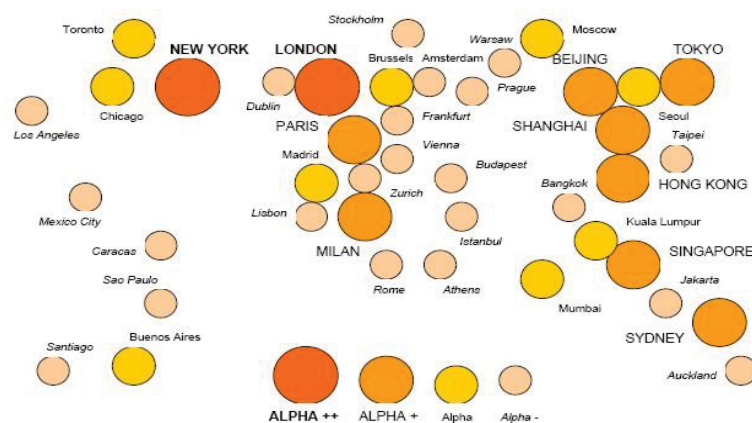
²⁴ Indice Mercer du Coût de la vie (2010) [mercer](#)

²⁵ Indice Mercer de la Qualité de vie urbaine (2009)

²⁶ Indice Economist de la qualité de vie urbaine ([2010](#))

²⁷ Indice UBS- Prix et Salaires (2009)

financière en Europe. Les villes asiatiques ou américaines sont plus complémentaires que rivales. Paris et Francfort disparaissent. Le classement d'A.T. Kearney, privilégie l'activité commerciale de la ville, le capital humain, l'échange des informations, l'expérience culturelle et l'engagement politique. Les données proviennent du nombre de sièges sociaux figurant dans Fortune Global 500, du trafic portuaire et aéroportuaire, du nombre d'ambassades, de groupes de réflexion, d'organisations politiques et de musées. Certaines voix ont fait remarquer que ces critères ne représentent que ce que leurs auteurs veulent entendre. Les classements mondiaux sur la qualité de vie donnent en tête des villes appartenant à des pays développés, à l'économie social-démocrate. Ceux aux politiques écologiques et sociales progressistes, ont misé sur des systèmes de transports publics optimaux, des espaces publics attrayants comme Zurich, Genève, Vancouver ou Vienne. Alors que les villes américaines perdent sur la justice sociale et les services publics. Les villes d'Asie reflètent la diversité du continent. Comment définir la ville globale ? La taille est un critère secondaire. Bon nombre des mégalo-poles mondiales, comme Karachi, Lagos ou Kolkata n'apparaissent pas dans les classements. La plupart des indices prennent des aspects économiques, sociaux et politiques pour établir leur classement. Les indicateurs ont recours à des données secondaires, et le choix des variables est souvent un parti-pris idéologique, malgré la volonté de corriger des biais trop évidents. Certains ont une inclinaison pro-affaires, soit pour vanter la ville dont le classement est originaire avec des critères avantageux, soit pour une audience de gens d'affaires et d'investisseurs, dans une perspective de guidage. D'autres mesurent avant tout la qualité de vie. Mais ceux qui ont pour objectif, la ville globale, reprennent les critères faisant consensus sur la mondialisation. C'est-à-dire, une ville, au moins millionnaire, influente et intégrée aux échanges mondiaux (financiers, économiques, culturels, humains, technologiques). D'autres critères sont nécessaires dans l'appréciation de la ville globale: sur les plans écologique et social, afin d'apporter un poids renforcé à la création de lieux écologiquement et socialement attractifs (réduction de la pauvreté, cohésion sociale, développement de transports collectifs efficaces et propres). Ce sont autant de dimensions qualitatives qui inscrivent les villes dans les rangs des villes mondiales.



Carte 1 : Les villes globales (GaWC)

Les seuls critères économique ou démographique n'est pas suffisant pour déterminer le classement d'une ville. Fossaert (2001), en commentant sur le classement fait par le GaWC, souligne que l'hégémonie d'une ville est sans doute le plus important critère qualitatif. L'indicateur GaWC, est géographique. Il entend la capacité à influencer d'une ville, surtout aux points de vue intellectuel, médiatique, culturel et politique (Carte 1). L'indicateur de qualité de vie PwC (2010), choisit de ne regarder qu'un échantillon de villes à tendances globales. Elles sont des capitales commerciales, culturelles, d'information et surtout des

places financières régionales, rouages de l'économie globale. L'indicateur du pouvoir d'achat et des salaires propose un outil commode de comparaison entre villes, mais n'a pas vocation à classer les villes selon leur influence (UBS, 2009). Il s'agit d'un instrument de qualité de vie. L'indice développé par Nord Regio²⁸, tente de mesurer l'attractivité urbaine autour des thèmes de la ville globale, mais à une échelle européenne. Cela permet d'incorporer davantage de villes moyennes qui n'ont pas d'envergure mondiale, tout en étant intégrées à des réseaux mondiaux par le biais des communications et échanges. Les villes utilisent ces classements pour se vendre, de la même manière que les universités face aux classements du Times ou de Jiaotong. Elles sont contraintes de revoir leur stratégie, voire de se réorganiser, en s'alignant sur les critères d'évaluation afin d'apparaître dans le palmarès et à prendre des mesures par crainte de marginalisation. Les villes partagent des modèles universels tout en ayant tendance à offrir des connotations différentes. Leur identité est fondée sur la dynamique de réseaux et de « marque » (création de la notoriété), mais aussi repose sur l'histoire, le poids du passé. L'évaluation urbaine se manifeste aussi par le tourisme et la touristicité urbaine.

Plusieurs méthodes d'évaluation sont proposées, prônant des approches économiques (impact), ou alors de satisfaction (qui se rapprochent aussi de la qualité de vie urbaine, exprimée par les résidents). L'approche économique utilise l'indice d'attractivité touristique (IAT ou *tourist attractiveness index*). L'indice de compétitivité du Voyage et du Tourisme (Travel and Tourism Competitiveness Index TTCI) détermine le positionnement d'un pays pour le tourisme autour de treize critères disposés en trois catégories : cadre réglementaire, environnement d'affaires et infrastructure ; ressources humaines, culturelles et naturelles. Comme pour les indicateurs de qualité de vie, Singapour, l'Autriche, la Suisse, le Danemark figurent en tête du classement. L'indicateur du tourisme de Lugano (Lugano Tourism Indicator), les indicateurs de satisfaction des touristes (TTSI ou *Tourist Satisfaction index*, à Taylor's University ou à Hong Kong Polytechnic) sont des indices de satisfaction touristique basés sur des questionnaires auprès de touristes. Le *Top Villes du tourisme* est un modèle permettant de décrire la situation du marché du tourisme urbain. Il intègre, pour l'offre, des éléments tels que le potentiel du tourisme, les infrastructures touristiques (hébergement, nourriture, loisirs, transport ou l'entreprise structures), l'infrastructure générale, la qualité des services touristiques, les employés qualifiés, les prix, la distribution et promotion du produit touristique. Il intègre, pour la demande, la densité de touristes. L'Equipe MIT propose un indicateur qualitatif de *mise en tourisme des lieux* (2000) autour de dix critères, divisés en trois classes. Premièrement sur la fréquentation touristique générale : le taux de fonction touristique, la fréquentation touristique (en nombre de visiteurs) et la présence de résidences secondaires. Dans une deuxième classe, la situation de l'espace en tant que lieu de vie : la dynamique économique et l'évolution de la population active tertiaire. Enfin, le changement d'usage du lieu : l'évolution du solde migratoire, le rôle des élus, l'attitude de la population locale, la situation géographique et l'ouverture paysagère du lieu. Ces critères sont utilisés pour essayer d'analyser les conditions de réussite de la mise en tourisme des lieux dans un cadre rural. Pour un travail de recherche sur les métropoles, il semble que ces indicateurs ne soient pas applicables.

²⁸ NordRegio, p.48

Conclusion

Le paysage urbain globalisé est l'objet d'une réévaluation constante, de réaménagements et de réhabilitations incessantes. Les fonctions urbaines, les productions et consommation change aussi rapidement. L'image urbaine en effervescence sert à offrir un produit urbain consommable et renouvelé constamment dont le tourisme se nourrit. Le changement permanent redéfinit la nature, la forme et l'étendue des expériences de consommation des résidents comme des visiteurs. Le tourisme et les loisirs ne sont qu'un aspect du patchwork de formes sociales et culturelles de la ville postmoderne. Les structures de la ville sont exprimées à travers un ensemble de nouvelles formes socio- géographiques comme la gentrification, la requalification des centre ville et des quais, le développement des périphéries, la croissance de la *Fantasy city* et une réorganisation spatiale de la ville pour accueillir ces nouveaux éléments. Le tourisme est assimilé et intégré dans la ville postmoderne et bien qu'il puisse être un élément dominant dans certaines villes, il reste seulement l'un des aspects de la ville postmoderne. Mais c'est un aspect essentiel.

1.4 Gouvernance et appartenances

Le débat sur la gouvernance (en milieu urbain politique, en économie politique et en politique internationale et comparative) porte désormais sur la transformation des modes de gouvernance par l'état dans les économies avancées. Sassen dans *Neither global nor national: novel assemblages of territory, authority and rights* (2008) fait remarquer que la recherche sur l'État et la mondialisation contient trois positions de base, toutes validées par les faits, mais sujettes à interprétation : la première démontre que l'État est victime de la mondialisation et perd de l'importance ; la deuxième trouve que rien n'a vraiment changé et les États continuent de faire ce qu'ils ont toujours fait. La troisième est une variante de la seconde, et conclut que l'État s'adapte et peut même être transformé, afin de s'assurer qu'il demeure l'acteur essentiel. L'idée dominante étant que les dynamiques nationales et globales sont mutuellement exclusives. Sassen refuse la dichotomie d'une telle approche. Elle préfère y voir des relations plus complexes, dans tissu de pouvoir et territoires liés, ce qu'elle appelle les nouveaux assemblages de territoires, autorité et droits (TAR).

1.4.1 Gouvernance urbaine

La métropolisation des espaces urbains a changé la définition de la ville. A la fois univers perçu par les habitants et approprié par la force de la répétition et de la fréquentation, mais aussi ensemble cognitif qui se définit par la masse de connaissance d'un lieu. La métropolisation des villes leur a fait dépasser leurs limites administratives, tout en les soumettant à leur juridiction. Les blocages politiques et économiques qui en résultent gênent un aménagement urbain harmonieux (Paulet, 2009a). La ville est déconcentrée, pas même nécessairement agglomérée, avec les coupures dans le tissu urbain faites par les ceintures vertes. Les activités urbaines ont de plus en plus d'impact sur les régions hors de leurs frontières administratives et à leur tour, sont touchées par des décisions prises à l'extérieur de leurs juridictions. Le cadre administratif ne répondant pas aux besoins de villes étendues. La ville est augmentée à une échelle métropolitaine, basée sur un système urbain métropolitain. La ville est ainsi définie selon deux types de critères. Tout d'abord, les *critères fonctionnels*. Ceux-ci mesurent les déplacements vers et depuis le centre urbain : avec des migrations pendulaires importantes. La mobilité de la main-d'œuvre constitue donc l'indicateur le plus employé, même si les paramètres changent d'un pays à l'autre (pourcentage de navetteurs

d'une commune pour l'intégrer ou non à une aire urbaine). En France l'INSEE définit l'aire urbaine d'une ville sur ces critères fonctionnels, alors qu'une agglomération est basée sur des critères morphologiques. Ensuite, les *critères morphologiques*, plus traditionnels, définissent la ville comme une zone contiguë physiquement, une agglomération, sans égard aux frontières territoriales ou d'autres. La délimitation se fait généralement en utilisant un certain type de densité urbaine, tels que la densité de population ou la densité des bâtiments. La définition administrative de la *Ville* au sens strict, renvoie au territoire de la municipalité, d'une entité équivalente, ou parfois un groupe de municipalités en vertu d'un gouvernement régional (création de structures de coordination entre la ville centre et ses sous centres, zones sous influence).

Les conflits sont fréquents sur la gestion urbaine, les stratégies et le paiement des charges urbaines par la ville-centre pour les banlieusards. Face à l'expansion territoriale continue des systèmes urbains les pouvoirs publics essaient de se caler sur les aires urbaines, ou au moins sur les zones agglomérées afin d'en rationaliser l'administration. Peu souvent les frontières administratives coïncident avec les frontières métropolitaines. Les processus de fusion et de consolidation urbaine se sont multipliés afin de trouver une échelle adéquate à la métropole contemporaine (Grand Paris, Grand Londres, Grand Barcelone, Séoul, Grand Kuala Lumpur). Mais certaines discordes politiques, économiques ou culturelles freinent ces mouvements (Bruxelles, Montréal, New York etc.). Les villes chinoises, réorganisées après l'avènement de la république populaire et intégrant un immense arrière-pays rural, évitent ces situations conflictuelles. Madrid aussi, en étant une ville – région. Certaines villes sont avantagées par les découpages politiques comme Singapour ou Hong Kong, dans la mesure où la cité-état englobe l'ensemble métropolitain dans un système clairement défini. Les villes des pays les plus développés comme Tokyo ou Séoul ont essayé de rationaliser les différences et d'harmoniser les systèmes de transport et de planification urbaine au travers d'un schéma directeur. Seul le gouvernement central donne le ton au niveau national, mais sans vraiment se pencher spécifiquement sur les problématiques métropolitaines. La lecture métropolitaine de la ville reste un concept technocratique en Asie.

Gouvernance urbaine et mondialisation

La ville est au centre de la problématique de la révolution informatique et des changements qui s'y manifestent autour de directions contradictoires, d'une part de survalorisation de la culture d'entreprise et de la finance multinationale et d'autre part de la marginalisation de pans entiers de la population (Sassen, 2007). Le discours de la mondialisation, s'est étendu au niveau des villes, dans la mesure où le modèle pyramidal de l'armature urbaine nationale, était remplacé par un espace mondial « ouvert » et où chaque métropole se retrouvait en concurrence et synergie avec ses pairs. La ville en réseau, a mis toutes les villes sur un pied d'égalité. A l'image des pays qui se comparent avec des indicateurs économiques tels que le PIB, pondérés par ceux plus sociaux comme le PNUD, les villes ne sont plus à l'abri de normes et de différences nationales²⁹. En cela, le discours a suivi les notions libre-échangistes et de « marché », en opposition avec le modèle de l'état-nation qui entravait l'autonomie des villes. Ironiquement avec cette diminution du pouvoir étatique, les administrations municipales elles-mêmes n'ont pas pris le monopole de l'intégration des relations urbaines, mais sont en concurrence pour l'accès aux ressources et au contrôle de l'ordre du jour politique urbain. Les systèmes modernes urbains sont caractérisés par des schémas complexes d'interdépendances entre les acteurs, les institutions, les activités fonctionnelles et les organisations spatiales.

²⁹ <http://hdr.undp.org/fr/devhumain/glossaire/>

Modèle humain urbain	universaliste (libéral- laissez-faire, loi du marché)	Exceptionnaliste /protectionniste (conservatisme social-politique – restrictions économiques et légales)
	universaliste (socio-démocrate, engagement étatique – restrictions)	
infrastructure	individualiste (automobile et motorisation- étalement urbain)	Collectif (transports publics – densification habitat – réduction automobile)

Tableau 4 : Modèle d'infrastructure urbaine et de culture

Les acteurs privés, les ONG sont devenus des interlocuteurs incontournables. La gouvernance urbaine est définie comme « les actions et les institutions au sein d'une région urbaine qui réglementent ou imposent les conditions pour son économie politique » (NordRegio, 2003). Le gouvernement devient plus visible comme mobilisateur et coordinateur des ressources autour des intérêts centrifuges d'une société complexe. L'espace métropolitain est à la fois fournisseur de main d'œuvre et consommateur de la Ville contemporaines, basée sur les loisirs, le savoir et la culture (Tableau 5). Il vit en relation à la fois avec son hinterland traditionnel mais davantage, dans une économie d'archipel qui le relie à son *hintermonde*. Les *hyper villes mondiales* dominent comme modèles d'efficacité, d'affaires, d'influence et souvent de qualité de vie, mais les villes dépendent du système de gouvernance nationale. L'affranchissement de l'état-nation se fait surtout par l'introduction des valeurs « créatives » propres à la métropole « globale » (cosmopolite, tolérante, tertiaire, éduquée, diverse, technologique) qui sont souvent en contradiction avec des agendas nationaux centripètes. Les métropoles globales se mettent en scène, avec des thèmes globaux. Le thème national ne donnant qu'une touche d'authenticité locale, à des villes à l'infrastructure globale (Hemelryk Donald, et al., 2009). Les flux transitent par les villes. Transports, connexions, infrastructures constituent les bases de l'efficacité urbaine. (Mongin, 2005). Au système de production et de consommation, vient s'ajouter des notions comme la qualité de vie et le branding. Hong Kong vante son statut mondial et son appartenance à une ligue supérieure de villes avec un slogan sans équivoque : *Asia's World City*. D'ailleurs la cohérence de la marque Hong Kong est solide, depuis plus de quinze ans. Elle correspond, par son discours, au type de gouvernance pro-affaires avec des liens étroits entre gouvernement, agences gouvernementales, notamment l'office du tourisme et monde des affaires. Elle définit Hong Kong comme la ville où « opportunités, créativité et esprit d'entreprise convergent. (...) positionnent Hong Kong comme la ville mondiale asiatique : progressive, libre, stable, riche en débouchés et de haute qualité³⁰ ». L'absence de conflits, le consensus, l'harmonie et la stabilité font figures de mots clés du discours des pouvoirs publics. L'articulation du discours pro business et pro-croissance illustre le type de gouvernance de la cité-état.

Le modèle de gouvernance urbaine développé par Pierre (1999) résume les différents types de gouvernance. Une nouvelle relation état/espace apparaît, par exemple, au travers des politiques publiques; qui dirigent les investissements vers certains secteurs et certaines zones de la métropole, par la production d'infrastructures et les choix de zonage foncier. Les pays à tradition d'état centralisé comme la France se situent dans la dernière catégorie, alors que l'Allemagne est corporatiste (Tableau 6). En Amérique du Nord, le type de gouvernance a laissé une place moindre aux agents publics (Sorkin, 1992). Les Etats-Unis sont managériaux et la réalisation d'opérations d'urbanisme, comme la requalification de quartiers, se fait au travers de partenariats où les secteurs privés influencent l'orientation des politiques

³⁰ HKPB, 2007

municipales (Judd & Simpson, 2003). La *weltanschauung* d'état dans les pays occidentaux est libérale, socialiste, social-démocrate et ultralibérale alors que dans les pays d'Asie elle est quasi-familiale, et soumise à un dirigisme d'état (Boli & Lechner, 2001).

Caractéristiques principales	Modèles de gouvernance urbaine			
	Managériale	Corporatiste	Pro-croissance	Providence
But des politiques publiques	<i>Efficacité</i>	<i>Distribution</i>	<i>Croissance</i>	<i>Redistribution</i>
Style de gestion	<i>Pragmatique</i>	<i>Idéologique</i>	<i>Pragmatique</i>	<i>Idéologique</i>
Nature de l'échange politique	<i>Consensuel</i>	<i>Conflictuel</i>	<i>Consensuel</i>	<i>Conflictuel</i>
Nature de l'échange public-privé	<i>Compétitif</i>	<i>Concerté</i>	<i>Interactif</i>	<i>Restrictif</i>
Relation entre gouvernement local et citoyens	<i>Exclusif</i>	<i>Inclusif</i>	<i>Exclusif</i>	<i>Inclusif</i>
Corps d'influence primaire	<i>Professionnels</i>	<i>Elus</i>	<i>Milieu d'affaires</i>	<i>Etat</i>
Outils clés	<i>Contrats</i>	<i>Délibérations</i>	<i>Partenariats</i>	<i>Réseaux</i>
Modèle hiérarchique	<i>Positif</i>	<i>Négatif</i>	<i>Positif</i>	<i>Négatif</i>
Critère d'évaluation clé	<i>Efficacité</i>	<i>Participation</i>	<i>Croissance</i>	<i>Egalité / équité</i>

Tableau 5 : Modèle de la gouvernance urbaine : caractéristiques principales

Adapté de Pierre (1999)

Gouvernance malaisienne

Les pays d'Asie du Sud-est se situent dans la catégorie *pro-croissance*, avec libéralisme économique et conservatisme social. Les agents privés développent des relations tandis que les agents publics se basent sur des représentations techniques et politiques du territoire (Mayi, 2007). D'un point de vue de la gouvernance, les villes d'Asie du Sud-est sont confrontées à tous les problèmes de métropolisation et de mondialisation, sans être issues des modèles de gouvernance de sociétés industrialisées. Le fordisme, le modèle keynésien et l'implication de l'état-providence sont minces. Le modèle de développement est associé à un système de parti dominant. La priorité est donnée au développement économique aux dépens de la démocratie. Lee Kwan Yew et Mahathir ont privilégié une limitation des libertés individuelles en faveur de la croissance économique de tous. Prudence similaire à celle des législateurs de la Deuxième République française qui souhaitaient un vote censitaire pour éviter que le suffrage universel ne serve à démanteler le principe même de démocratie. Marcotullio (2003) l'exprime : *“during the development process, the countries that had dominant- or one-party systems (such as Indonesia, Malaysia and Singapore) were able to create controlled participatory arrangements to accommodate popular demands for political participation without threatening the existing system”*. En Malaisie, le rôle de l'Etat depuis les années 1980, sous le Premier ministre Mahathir, a été d'assumer une politique économique conjuguant : libéralisme économique et planification technocratique. Comme dans les autres *Nouveaux Pays Industrialisés* (NPI), le rôle du gouvernement autoritaire est central pour la formation et le développement de conglomérats nationaux. C'est cette collusion de l'état et du secteur privé qui est à la fois source de stabilité et moteur du développement. C'est aussi ce type d'arrangement qui présente de nombreux risques de corruption. Marcotullio ajoute : *« An alliance between government bureaucracies and business did not exist prior to the emergence of 'soft authoritarianism' in Asia-Pacific nations »* (Marcotullio, 2003). Aussi la Malaisie, se situe au carrefour des traditions volontaristes et de celles axant sur les partenariats privés-publics. La croissance est le mot d'ordre, pour les agents publics, comme élément de survivance politique et pour les intérêts des agents privés (Figure 8).

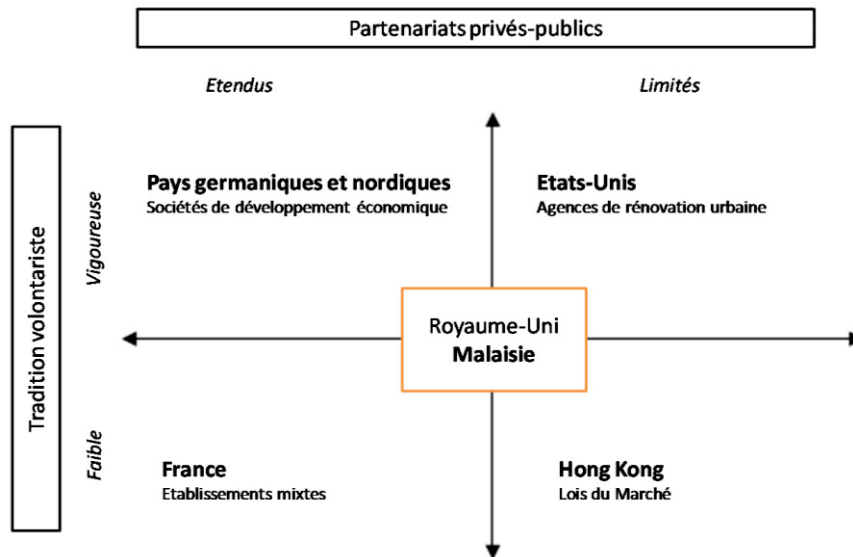


Figure 8 : Agents de la croissance urbaine

(Adapté d'après Savage (1998))

La compréhension de la ville en Asie du Sud-est est basée sur une vision économique de production et de consommation (Tim Bunnell, 2002). De plus, le dynamisme économique, du secteur privé est surtout concentré au sein des minorités chinoises. A l'exception de Singapour, le modèle de l'entreprise familiale chinoise, colonne vertébrale de l'économie, évolue dans un milieu hostile pour diverses raisons politiques et institutionnelles. L'organisation ethnique des activités économiques se maintient, mais l'entreprise chinoise a appris à collaborer avec les élites « *bumiputera* » pour assurer sa survie et finalement son succès (Yeung, 2000). Le discours étant que seul un état fort peu procurer la stabilité nécessaire au développement. Le type de gouvernance essentiellement verticale (*top-down*) où le gouvernement travaille principalement avec les technocrates et le monde des affaires. Au sein de l'appareil public, les décisions de gouvernance sont faites autour du cabinet du premier ministre qui centralise les pouvoirs et concentre une capacité d'impulsion des décisions et stratégies prises dans le pays. Les structures administratives et organismes au niveau régional mettent en œuvre ces politiques. Cela ressemble au modèle de la troisième république française avec des préfets qui veillent à l'exécution des lois. Les politiques verticales (*top-down*) sont aussi exercées avec la « rue » ou le peuple (*rakyat*) qui sont consultés, sondés, mais pas impliqués dans les décisions qui ne se font pas au parlement mais dans le secret du Cabinet du premier ministre. Les seuls conseils locaux élus, sont ceux des états. Mais il n'existe pas de conseils municipaux élus. Les instances locales ne sont pas dotées de pouvoir législatif. La limitation de la liberté d'expression (censure), les divisions raciales accentuées, l'absence de concertation avec les syndicats et l'opposition et les tensions socio-économiques exacerbées à Kuala Lumpur sont autant d'éléments sourds prêts à s'exprimer en cas de difficultés économiques. Le statut quo pour un système étatique autoritaire est raisonné selon les thèses pro-croissance consistant à limiter la démocratie jusqu'à ce que les marchés soient à même de produire un développement économique et social suffisant pour créer une démocratie apaisée (Kaplan, 2000).

Changements technologiques, sociétaux

Le développement des nouvelles technologies de communication et de transport semble avoir signifié la fin de la *spatialisation des sociétés urbaines et la déterritorialisation du local*. L'espace semble avoir perdu son importance dans un espace de flux et de réseaux

dilués. Pourtant il s'agit plus d'une évolution de la représentation des espaces et de la pratique des lieux. Les changements technologiques et la mondialisation influent sur la compréhension et la pratique des espaces publics. Ils évoluent dans l'espace et dans leur forme, donnant une nouvelle définition de l'usage des espaces publics et de l'agora urbaine. Malgré une tendance profonde à la fragmentation de la ville et de l'individualisation, les relations sociales existent, les gens de toutes les couches sociales, groupes ethniques et cultures créent un sentiment de communauté, mettent en place des systèmes d'interaction et recréent la société urbaine à partir de sa base (Castells, 2002). L'émergence d'une classe moyenne et d'institutions civiles sont les conditions préalables à l'instauration du jeu démocratique. Le libre flux de personnes et d'informations avec de nouveaux outils médiatiques offre de nouvelles perspectives pour représenter les dynamiques urbaines contemporaines complexes et hétérogènes, les phénomènes culturels et sociaux, les formes collectives de réappropriation de l'espace public. Les sociétés contemporaines s'ajustent tant bien que mal aux effets de la mondialisation. Les idéologies nationales sont scrutées et comparées les unes aux autres quand elles ne sont pas directement mises en berne. Les états-nations construits autour d'un pouvoir fort et d'une idéologie postcoloniale rencontrent leur histoire et examinent les fondements même de leur société. L'ébullition politique en ligne née de l'accès et de la dissémination de l'information et change les contours politiques, et s'est traduite par points de ralliement massifs. Que ce soit dans un mouvement politique (révolutions « numériques » dans les pays arabes ; protestations en Thaïlande, Malaisie, Iran...), ou de sociabilité (Apéros géants nés de la sociabilité en ligne) ou de délinquance (ralliement de casseurs). La Malaisie est considérée comme une démocratie, même si certaines libertés sont abusées au nom de l'unité nationale et de la défense de la paix civile. L'intensité des revendications exprime l'existence de société civile qui articule des demandes de gouvernance en ligne avec les changements sociaux. Les révolutions des pays arabes, ont été regardées avec un intérêt particulier dans les *démocraties dures* ou *dictamolles* de Singapour et de Malaisie. La profondeur de ces mouvements a montré que le changement est possible, là où l'on ne l'attendait pas. Cela explique aussi les mesures pro-démocratiques récemment prises en Malaisie pour éviter un effet de domino par un gouvernement soucieux de sa mainmise sur l'Etat³¹.

Ces changements technologiques permettent aussi d'améliorer, d'encourager et d'aider les pratiques participatives dans la planification urbaine, y compris des récits collectifs et individuels de l'espace habité. Le *lieu* réapparaît en une symétrie aux questions de réseaux invisibles, d'ubiquité absolue et de déterritorialisation. Des lieux comme la place Rouge à Moscou, *Central World* à Bangkok, sont les espaces publics de l'expression de la situation socio-politique d'un espace urbain et de la vision que la société a d'elle-même et qu'elle renvoie à l'œil extérieur. Cette utilisation de la technologie donne lieu à des descriptions ouvertes et non-conventionnelles des villes contemporaines, qui deviennent des instruments pour exprimer les questions sociopolitiques de groupes marginalisés ou de groupes sous-représentés. Elles ouvrent non seulement des possibilités de pratique participative, mais aussi invitent des questions théoriques, sur le partage du pouvoir.

1.4.2 *Durabilité et politiques urbaines*

“ *La crise mondiale est une conséquence directe de l'échec de la communauté internationale à imposer une gouvernance adéquate à un processus de mondialisation obéissant exclusivement aux forces de la déréglementation, de la libéralisation et de la privatisation. Le G20 doit maintenir son engagement vis-à-vis de l'emploi et du*

³¹ Proclamation de l'abolition de l'ISA, 14 Septembre 2011

développement, un engagement qui doit être adopté par tous les gouvernements comme une mesure de gouvernance mondiale plus efficace et inclusive³²". Sharan Burrow, Syndicaliste australienne

Le concept de gouvernance a trouvé une place centrale dans le débat en sciences sociales. Il est utilisé pour rendre compte des changements socio-économiques récents qui sont passés de modèles socioéconomiques fordiste et keynésien pour arriver à une spécialisation flexible postfordiste. Elle indique le passage du gouvernement à des systèmes décisionnels d'administration et de gestion publique élargis par les restructurations issues de la globalisation. Depuis la perspective de l'État, la gouvernance est définie comme un « *ensemble de règles, de normes, de procédures de processus institutionnels et d'arrangements déterminant qui exerce le pouvoir, pour quelles fins et comment ce pouvoir est partagé pour prendre des décisions affectant les conditions de vie des citoyens³³* ». D'autres niveaux de pouvoir se sont ajoutés à celui de l'état-nation. La gouvernance fonctionne dans le cadre des réseaux complexes et se caractérise par des processus décisionnels, où les formes de négociation horizontale et verticale sont les plus importantes. En amont, l'interdépendance entre état s'est affirmée et la gouvernance mondiale se caractérise par les « *processus et les institutions qui contribuent directement ou indirectement à la prise de décisions à l'échelle mondiale. Elle influe sur les politiques des états-nations et par conséquent, sur la vie de leurs citoyens dans les dimensions économique, sociale, culturelle et environnementale³⁴* ». Les principaux acteurs sont l'ONU, la Banque Mondiale, le FMI, l'OMC, les multinationales, les organisations et banques régionales, ainsi que les ONG (coalitions, groupes, plateformes) de niveau mondial. Parallèlement, le rôle des États en tant que fournisseurs complet de services a largement diminué, tout en laissant une présence accrue du secteur privé. L'exercice d'un pouvoir hiérarchique est seulement une composante, des formes de collaboration entre les acteurs publics et privés (Cappellin, 2007). Ces deux tendances se sont accélérées tout au long des années 2000 avec la délocalisation non seulement de la production industrielle mais aussi des services et le développement de sociétés fractales.

Les changements dans le «mode d'accumulation dans l'économie mondiale exigent la transformation dans le mode de régulation» (Harvey, 1991). La crise financière de 2008 et les doutes qui ont suivi rejoignent l'idée, d'une gouvernance du libéralisme économique et de l'intégration économique et financière. La socialisation des déficits et l'injection de milliards d'euros et de dollars dans le système financier, exigent en contrepartie une régulation plus stricte à l'échelle mondiale et réclament un retour à une gouvernance mondialisée capable, après avoir goûté à l'amertume de la crise. Les effets de la gouvernance mondiale se mesurent au travers du PIB, mais aussi au travers de l'indice de développement humain (IDH), et se concentrant sur la durée de vie, l'éducation de base et le revenu minimal. La mesure du développement humain ne doit pas être réduite au champ étroit de l'IDH, et les priorités données par la gouvernance mondiale évoluent au fil du temps (PNUD, 2010). Depuis les années 1990, le *développement durable* est devenu le discours mis en avant dans les communications publiques et des Organisations non-gouvernementales. Les trois piliers du développement durable (équité sociale, préservation de l'environnement, efficacité économique) sont mesurés dans les politiques urbaines par la mesure des écarts de richesse (Gini), le travail des femmes, les politiques de transports en commun, le développement d'habitat mixte, la mise en place de politiques sociales. Lake (2006), indique que la ville

³² Discours inaugural à la Confédération Syndicale Internationale [2008](#)

³³ ONU, 2009

³⁴ Ibid.

contemporaine, malgré ses orientations néolibérales connaît une gouvernance revue grâce au contrepoids des ONG et à l'œil scrutateurs des « citoyens pour faire la ville ».

Malgré ces différents types de gouvernance, la plupart des métropoles proéminentes du monde ont adopté le terme « ville mondiale » ou « ville globale » dans leur communication, notamment pour leurs schémas directeurs, objectifs. Que ce soit Londres avec le '*London Plan*', qui positionne Londres comme une *ville mondiale*, une ville de référence³⁵. Le schéma directeur pour la région parisienne reprend des dispositions similaires en évoquant une métropole de rang mondial.³⁶ Le discours de la ville de classe mondiale est connoté de libéralisme et répond aux critères de définition même d'une classe mondiale, marquée par le capital et la manipulation du discours par l'élite (Castells, 2000; Flowerdew, 2004). L'ordre du jour des politiques publiques menées par les États évolue sensiblement sous l'effet du néolibéralisme dans les territoires investis par la mondialisation. Les effets sociaux et spatiaux sont considérables. L'urbanisme insulaire (*island planning*) crée exclusion et sélection sociale. Inversement, les villes cherchent à intégrer les valeurs du développement durable. Une profusion de collectifs d'institutions locales, de mouvements populaires, d'ONG, d'associations professionnelles, de forums sociaux, démocratiques, humains a travaillé à construire des modèles urbains durables, que ce soit la Charte d'Aalborg, la Charte mondiale pour le droit à la ville (Paulet, 2009a). L'insertion du tourisme est perçu comme une aubaine pour la réduction de la pauvreté dans les zones rurales périphériques, mais aussi dans les villes, par l'injection de nouvelles activités (Decoudras & Vo Sang, 2008; Organisation Mondiale du Tourisme, 2010).

Ville globale	Métropole globale, ville mondiale, métropole globale
Ville de classe mondiale	Infrastructure et cadre de vie – ne répond pas forcément aux critères de pouvoir et d'influence émis par Sassen.
Ville créative	L'équation ville créative = ville mondiale. Insiste sur la culture, l'animation urbaine et l'intégration sociale
Ville durable	Infrastructures, Transports, Habitat, Problèmes communs Criminalité, Problèmes sociaux, corruption

Tableau 6 : Thématiques des stratégies d'aménagement (2000-2010)

L'analyse des schémas directeurs et ambitions de développement urbain débouche sur des similarités. New York, dans sa feuille de route pour 2030: '*PlaNYC, a greener, greater New York*', évoque le statut de ville mondiale,³⁷ mais le schéma directeur est axé sur le développement durable et les services auprès des citoyens (qualité de vie et performance). Le schéma d'aménagement pour les prochaines vingt années à Hong Kong: 'HK 2030' se situe dans la même philosophie (développement durable et économie robuste; anticiper les évolutions sociales et écologiques)³⁸. Le passage à une nouvelle économie tertiaire a fait évoluer les pouvoirs publics des métropoles à vocation globale, dans leurs politiques d'aménagement en liant urbanisme, transports et politiques sociales, et solidité économique (Tableau 6). La recherche d'un meilleur équilibre entre les besoins de mobilité dans des métropoles de plus en plus étendues, la protection de l'environnement et la santé des individus, s'est matérialisée par le développement de modes plus efficaces en termes de consommation énergétique. En Europe les villes de plus de 100 000 habitants sont tenues d'élaborer des plans de déplacements urbains (PDU), orientant la politique des déplacements. Il s'agit de réduire la place et l'usage de la voiture en ville, de développer les transports

³⁵ Londres : <http://www.london.gov.uk/thelondonplan/introduction/positioning.jsp>

³⁶ SDRIF http://www.sdrif.com/fr/les_enjeux_dun_territoire_dexception/

³⁷ Plan NYC 2030 <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/plan/plan.shtml>

³⁸ Hong Kong [hk2030](http://www.hk2030.gov.hk/)

collectifs et les modes de déplacements de proximité, comme la marche et le vélo, en partageant mieux l'espace public, en donnant la priorité à ces modes, en les rendant plus attractifs. Depuis les années 1990, éclosion de réseaux de tramways, structurant les agglomérations et mise en place de réseaux de pistes cyclables et dans tous les cas, réduction de l'usage de la voiture.

Certaines villes telles que Toronto ou Singapour se sont inspirées de la théorie des villes créatives, tout en y introduisant les concepts du *nouvel urbanisme* et des politiques de transport similaires (modes doux, limitation de l'automobile, renforcement des transports publics, avec des réseaux de bus irrigants les artères lourdes (Brenda S. A. Yeoh, 2005). A Singapour, le schéma directeur actuel, 'Master Plan 2008'³⁹, se base sur les grandes orientations dégagées par le plan conceptuel publié en 2001. Ce dernier oriente les développements urbains pour les prochains 50 ans : *Towards a thriving world class city in the 21st Century*. Les thèmes de la ville mondiale, de la ville créative et de la ville durable sont tous mentionnés et articulent ces documents⁴⁰. Même une ville comme Los Angeles, parangon de la non-ville est en train de repenser son aménagement et de créer un centre ville greffé au CBD. Les pays à revenus intermédiaires constituent sont confrontés à une urbanisation rapide et des situations différentes. Les modèles de la ville de classe mondiale sont avant tout issus de pays développés. La mise en place d'un système économique mondial, la réduction des barrières et la facilité de circulation de l'information ont favorisé les transferts technologiques et la comparaison des politiques d'aménagement des métropoles. Certaines villes, notamment sud-américaines comme Bogota et Curitiba ont pris des chemins différents dans leur aménagement urbain. Elles ont mis en place des politiques de développement durables audacieuses avec un financement public limité. Les politiques menées par le maire Penalosa, comme le système de *Transmilenio*, ont fait partie d'un esprit créatif réfléchissant à la vie urbaine et offrant ainsi des solutions aux problèmes de transport. Elles sont devenues des cas d'école (*best practices*) de transformation de métropoles à problèmes en métropoles modèles. En mettant en place une politique urbaine audacieuse, les résultats se sont montrés : réduire les écarts, atténuer les difficultés et offrir les bases du développement urbain, de la sécurité. L'innovation a payé en ayant fait jouer tout le poids politique pour changer le cours des choses en travaillant sur les infrastructures et transports afin de favoriser une ville durable

1.4.3 Migrations et citoyenneté

Quatre flux humains transnationaux sont identifiés comme caractéristiques de la ville globale : la classe d'affaires transnationale composée d'élites, l'*hyperclasse* (spécialistes de haut niveau, cadres supérieurs et entrepreneurs) avec une très forte mobilité, la masse des migrants économiques remplissant les emplois non qualifiés ou peu qualifiés de l'économie urbaine de service, l'élite culturelle composée de spécialistes qui participent à l'animation culturelle et artistique d'un lieu (Yeoh, 1999). Enfin, le dernier flux est formé de *touristes urbains* attirés par l'ambiance cosmopolite et vivante de ce type de villes. La notion de mobilité est à examiner dans une perspective plus large. L'*hyperclasse*, ou les tenants de l'ubiquité de l'*hinterworld*, se manifeste par ses réseaux mondiaux qui lui permettent de se sentir à l'aise dans chacun de ses pied-à-terre. Un autre groupe à capacité nomade, évoluant sur plusieurs échelles, constitue les communautés épistémiques d'*hinterworlder* (réseaux de petits groupes d'experts et de professionnels basés sur leur connaissance et revendiquant une autorité) jouent un rôle influent sur les destinées de villes d'Asie du Sud-est et de la façade

³⁹ Schéma directeur Singapour <http://www.ura.gov.sg/MP2008/>

⁴⁰ Concept Plan Singapour <http://www.ura.gov.sg/conceptplan2001/>

Pacifique. En parallèle au rouleau compresseur de la mondialisation, la culture est reterritorisée. Les formes et produits culturels, les images et les idées, autant que les diasporas, notamment en Malaisie, se renouvellent et changent en fonction de l'environnement culturel, quelle que soit leur nouveau point d'ancrage à travers le monde. Le lieu est encore important, il est la représentation visuelle d'une majorité, mais tout en restant seulement un cadre pour une part croissante de la population vivant avec des identités multiples. De l'autre côté de la fracture globale, se trouvent les laissés-pour-compte de la globalisation, la masse des *heartlanders* qui vivent dans un ancrage territorial local.

La mobilité des personnes portée en valeur intrinsèque de la mondialisation interroge directement la notion d'appartenance à un territoire et les droits accordés conséquemment. L'importance du mouvement des migrations, incite les pays récepteurs à revoir leurs modèles d'insertion de populations étrangères dans le tissu social. Les mouvements sont multilatéraux. Des pays d'émigration accueillent aussi des populations nouvelles. L'exemple de la Chine le montre, avec le retour à la tradition de communautés d'expatriés dans les grandes villes. L'importance numérique des immigrants, la tradition d'accueil, les besoins économiques, la proximité culturelle entre pays émetteurs et récepteurs ont généré des modèles sociaux différents. La fréquence des mouvements rend floues les frontières entre tourisme, migrations à court, moyen et long terme. De plus la diversité ethnique apportée par les immigrants dans les villes d'accueil, interroge sur la manière dont les expressions culturelles peuvent être transformées en véhicules de développement de l'économie touristique urbaine (Hall & Rath, 2006). La diversité prônée par les tenants de la ville globale renvoie au multiculturalisme (Le Coadic & Filippova, 2004). Pourtant celui-ci n'est pas monolithique et recoupe plusieurs modèles politiques de citoyenneté et d'appartenance à un lieu définis différemment selon le contexte et l'idéologie en œuvre. *Le modèle assimilationniste* affiche clairement les attentes de la culture dominante. Immigrés et populations étrangères venues y vivre se fondent au modèle dominant en ne gardant que des bribes de la culture d'origine. Les modèles français, romain ou chinois qui ont assimilé leurs minorités régionales et étrangères mais qui peinent dans un monde ouvert où les immigrants et minorités ont des outils technologiques pour rester en contact avec leur culture d'origine. *Le modèle multiculturel asymétrique* favorise l'intégration à une culture dominante dans un rapport inégal qui finalement assimile, tout en gardant des attributs culturels symboliques. Les cultures immigrées ou minoritaires sont valorisées tout en sachant qu'elles ne sont pas dans un rapport égalitaire avec la culture dominante. C'est le cas aux États-Unis et dans les pays anglo-saxons où le « rêve » d'intégration pousse à l'assimilation par volonté d'ascension sociale. Des pays comme la Belgique ou la Suisse sont multiculturels au plan national, mais les langues sont territorialisées et juxtaposées offrant un modèle assimilationniste dans leurs espaces linguistiques respectifs. L'intégration se fait par la langue en premier lieu, puis au modèle culturel qu'il véhicule. La société malaisienne est bâtie autour d'un *modèle multiculturel faible*. Celui-ci est un modèle multiculturel de sociétés postcoloniales, atomisées et multiethniques issues de migrations coloniales. Elles ont perdu le dénominateur commun de la culture coloniale, mais sans l'avoir remplacé par une culturelle nationale forte. Tiraillements entre la culture coloniale à la fois prestigieuse, mais aussi dangereuse et étrangère et la culture « locale » (sur laquelle s'est bâti le nationalisme postcolonial) qui peut être perçue comme l'expression d'un groupe, comme en Malaisie. La diversité ethnique, l'absence de groupe majoritaire fédérateur et des projets de construction nationale conflictuels, ont été des défis rencontrés par tous ces pays après leur indépendance (Naipaul, 1962). La Malaisie possède des points communs avec d'autres sociétés post-coloniales comme Singapour, la Guyana, Trinité-et-Tobago, Maurice ou Fidji. Toutes ces anciennes colonies britanniques ont été développées autour de flux migratoires qui ont changé le paysage démographique et sont

devenues des sociétés multiethniques. Le caractère bigarré de la Malaisie, se manifeste par la diversité humaine, mais c'est au travers de la diversité linguistique qu'il se maintient le plus. Etre multilingue est un fait banal voire normal. Le modèle est marqué par l'absence de territorialisation des langues, et par des situations de diglossie.

Ces modèles de citoyenneté s'expriment aussi de façon officielle dans la manière de catégoriser les données démographiques. Au nom d'une citoyenneté unique la France rejette toute comptabilité ethnique ou communautaire et garde la République comme dénominateur culturel commun. La différence sur le terrain se faisant sur la distinction entre citoyens et étrangers, lieux de naissance, voire analyse des patronymes pour trouver un élément distinctif.

Les pays au multiculturalisme asymétriques adoptent une approche pragmatique de reconnaissance de l'appartenance culturelle ou ethnique. L'Office national du recensement des Etats-Unis (*National Census Board*) offre des catégories de plus en plus nombreuses, permettant des identités multiples dans un pays où les intermariages sont nombreux. Le gouvernement de Malaisie, mais aussi celui de Singapour, n'hésitent pas, par un raccourci rapide à substituer « ethnies, groupe ethnique » par « race », incluant « Malais, Indien, Chinois et autres ». Ce dernier groupe a tendance à grossir compte tenu de la natalité des groupes de Bornéo, alors que les autres catégories figent la société en trois groupes et forcent les enfants d'intermariages à décider d'une identification ethnique unique. La fréquence et l'insistance avec laquelle est utilisé le terme 'race' en Malaisie, suscitent une réaction gênée des observateurs occidentaux, mêlée de surprise et de désapprobation. Des images de pseudoscience ressurgissent d'un passé proche et réveillent les démons d'une taxonomie de populations basée sur des théories répudiées. Cependant, la permanence d'un choix lexical aussi peu politiquement correct s'explique par son caractère officiel, constitutionnel. La notion même de « race » ou « ethnies » est explicitée et codifiée par la constitution du pays⁴¹ qui définit qui est Malais. Le statut racial de la constitution définit aussi le cadre légal du Bumiputera, en fonction de critères raciaux et non socio-économiques. Il y a donc deux types de citoyens. Les conséquences de ce choix se mesurent avec les nombreux cas touchant au droit privé et au droit constitutionnel et aussi à la charia pour les affaires d'état civil qui remplissent les tribunaux. Cette dimension qui rend obligatoire l'inscription de la race sur les cartes d'identités, conditionne la publication d'offres d'emplois, régit les quotas d'entrée à l'université, ne manque pas de dérouter les modèles de lecture urbains occidentaux. Elle contribue aussi à la division profonde de la société et un sentiment d'injustice qui prévaut silencieusement chez les citoyens non privilégiés par ce *jus sanguis*. D'un point de vue d'analyse géoculturelle le phénomène de multiculturalisme issu de l'immigration a souvent été considéré comme un palier vers l'assimilation au groupe majoritaire (Etats-Unis). Contrairement à certains pays multilingues, comme la Belgique, les langues sont peu figées sur un territoire ou une région. Elles sont parlées partout, surtout dans la partie occidentale de la péninsule sous la forme d'un multilinguisme de situation. Cependant elles connaissent une hiérarchisation des usages et elles sont souvent un point de crispation politique que le gouvernement essaie de minimiser en promouvant une conscience nationale. Si dans les campagnes, la répartition ethnique est claire, à l'avantage des Malais, c'est dans la ville que le défi est le plus marqué. Il recrée une situation similaire aux années 1930, avec une composante malaise beaucoup plus urbaine. Tous les citoyens sont censés connaître le malais (langue nationale). L'absence de la territorialité peut être perçue dans le sens exprimé par King (2008). L'écologie urbaine de Kuala Lumpur est une superposition plus qu'une juxtaposition. Les ségrégations sont par conséquent moins spatiales, même si la répartition

⁴¹ "Malais" et "aborigène" (Article 160(2))

ethnique de la population apparaît clairement au travers des choix politiques (voir sous-chapitre suivant).

2 TOURISME EN VILLE

Métropoles, mondialisation & tourisme constituent un trio indissociable. Le tourisme est un phénomène socioculturel qui représente l'archétype de la société postmoderne, où les loisirs et le voyage sont un droit. Il est à comprendre dans ses dimensions économique, politique, culturelle mais surtout spatiale, avec ses implications urbaines (Ashworth & Page, 2010).

2.1 Etat du savoir en tourisme urbain

Le tourisme est un phénomène social de mobilité temporaire. Le besoin de ressentir des émotions, des sensations agréables, de flâner, voire de rêver semble intégralement lié au tourisme. Pourtant une telle définition n'est pas retenue dès que l'on parle d'industrie du tourisme et que des statistiques sont nécessaires. La définition du Robert est singulièrement différente des autres définitions, car elle qualifie le tourisme par les notions de plaisir, de déplacement et d'inconnu « Le fait de voyager, de parcourir pour son plaisir un lieu autre que celui où l'on vit habituellement (même s'il s'agit d'un petit déplacement ou si le but du voyage est autre)⁴² ». On pourrait prendre l'approche de l'effet cathartique du voyage, de la découverte d'ailleurs. Une expérience vécue dans un voyage qui peut bouleverser une vie et changer la vision des choses. Cela permet de contrer les limitations dues à la nature des déplacements, à leur proximité et à leur durée.

2.1.1 Définir le Tourisme

Certaines définitions du tourisme sont partielles voire partiales, comme l'économique : « consommation de transports, d'hébergements, de biens et services » ; l'ethnique : « une population différente, identifiable » (donc « étrangère », mais alors les immigrés sont ils touristes), la migratoire : comptage aux frontières. Les frontaliers sont comptés comme touristes étrangers (comme en Malaisie ou en France). La mobilité de tourisme pose tout d'abord un problème de définition conceptuel et statistique. Le tourisme est une nébuleuse aux frontières floues où se chevauchent les notions de loisirs, de temps libres, ou encore de voyage d'affaires. Aucune définition n'accorde ni les professionnels, ni les sociologues, ni les politiques, ni la population. Celle donnée par l'OMT sert néanmoins de dénominateur conventionnel : « *activités de personnes voyageant vers des lieux à l'extérieur de leur milieu habituel et y séjournant pendant plus de vingt-quatre heures et moins d'une année consécutivement à des fins de loisir, d'affaires ou autres*⁴³ ». Le phénomène touristique est en général, approché dans une perspective économique. Dans un cadre urbain le tourisme est mesuré comme une activité parmi d'autres de la ville. C'est l'approche favorisée par les pouvoirs publics, les instances internationales (OMT) et l'industrie. Elle permet de voir les investissements, leur rentabilité et leurs impacts économiques avec des études sur les effets directs (dépenses moyennes par tête - nombre de touristes/dépenses touristiques totales ; dépenses moyennes par jour (moyenne par tête/ durée moyenne du séjour) ; durée moyenne du séjour par voyage (durée effective du séjour/nombre total des arrivées) ; taux d'occupation

⁴² Dictionnaire Le Nouveau Petit Robert, 2005 p. 2642

⁴³ OMT, 2009

mensuel (total des chambres louées/(total des chambres x jours du mois) x100) et indirects du tourisme (créations d'emploi, coûts des équipements, etc.). Cependant les chiffres de l'OMT ignorent le tourisme domestique. Il ne crée pas de revenus entrants, n'améliore pas les chiffres du commerce extérieur. Le tourisme domestique est comptabilisé au niveau national, une fois encore par l'activité économique et les emplois qu'il génère. En France, au Japon et en Espagne, il correspond à entre 75 et 80% des vacanciers. Ces proportions sont encore plus élevées en Inde et en Chine. Surtout, il représente une part essentielle pour la compréhension du phénomène touristique. Celle-ci est souvent sous-estimée, voire reléguée au domaine des évidences qu'il n'est pas nécessaire d'analyser, étant secondaire (Seaton & Alford, 2001). En France, l'INSEE recense l'activité touristique selon des indicateurs économiques plus que géographiques. La catégorisation se fait selon la place du tourisme dans l'économie (1 million d'emplois et 6,5% du PIB pour la France), la fréquentation touristique (les sites les plus visités), l'offre d'hébergement touristique (hôtellerie, camping, restaurants...), les déplacements des Français, les touristes étrangers (en nombres et en dépenses) et la distribution régionale de l'activité touristique. Le PNUDH le définit en termes plus économiques : « *Nombre de visiteurs se déplaçant vers un pays autre que celui dans lequel ils résident habituellement, pour une période ne dépassant pas 12 mois et pour un motif principal qui n'est pas une activité rémunérée dans le pays visité* »⁴⁴. L'INSEE a adopté une définition : « *l'ensemble des déplacements d'agrément qui comportent au moins 4 nuits consécutives hors du domicile, à l'exclusion des week-ends de deux ou trois nuitées et des déplacements professionnels* »⁴⁵. Ces définitions fonctionnent dans une logique de déplacement de villégiature. En revanche dans le cadre urbain, la pratique touristique et de loisirs est difficile à faire coïncider avec des définitions restrictives du phénomène touristique. L'offre et la demande étant superposées géographiquement du fait de la densité urbaine. Selby (2004), étend la définition aux excursionnistes à la journée, aux visiteurs de loisirs et d'affaires, aux résidents qu'ils soient temporaires ou permanents, et qui tous consomment et utilisent les ressources touristiques de la ville. Il propose donc le terme de « *consommateurs du lieu* ». Stock (2007) propose d'aborder le phénomène du tourisme urbain par « *l'habiter* » puisque les habitants d'un lieu qu'ils soient permanents ou temporaires, le consomment.

2.1.2 Mondialisation et évolution du Tourisme

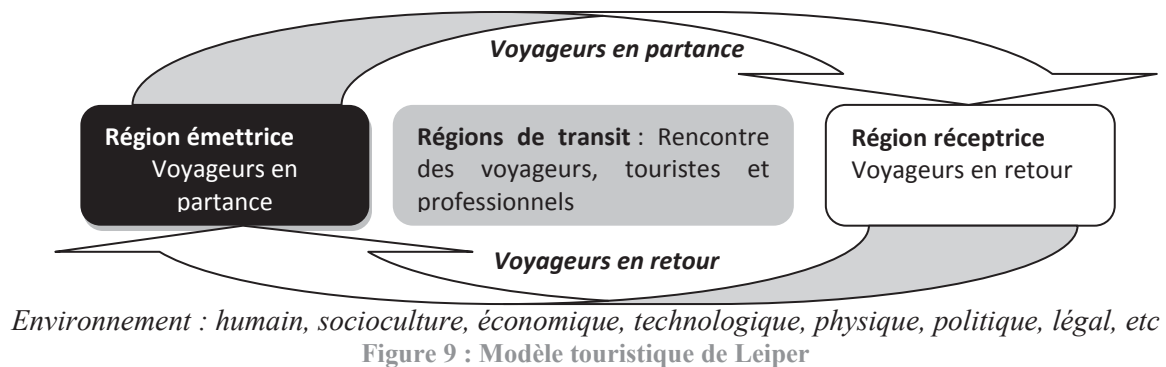
La mondialisation et le phénomène touristique vont de pair. La mondialisation du tourisme devrait être conçue comme la conséquence de l'urbanisation des sociétés avec tout ce que cela implique en termes de modes de production et de consommation. Bien que les changements soient lents en matière de comportements touristiques, les interrogations sur le futur des formes du tourisme n'en demeurent moins vives. Des restructurations en profondeur de l'organisation des espaces touristiques à l'échelle mondiale se font jour avec des flux humains multilatéraux. L'OMT produit des statistiques qui permettent d'isoler les grandes aires touristiques mondiales. La ville est lieu d'émission et de réception et les flux vont dans tous les sens. Plus de 935 millions de touristes internationaux ont été répertoriés par l'OMT en 2010⁴⁶. L'Europe arrive actuellement en tête des destinations touristiques avec 471 millions de touristes en 2010, suivie par l'Asie (204 millions). La croissance de cette dernière, poussée par la Chine, se situait à +13% alors que celle de l'Europe peinait à dépasser 3%. L'Amérique poussée par les Etats-Unis reste un important marché touristique (151 millions), mais le Moyen-Orient est celui qui grossit le plus vite (+14% avec 60 millions de touristes).

⁴⁴ PNUDH <http://hdr.undp.org/fr/devhumain/glossaire/>

⁴⁵ INSEE, 1995

⁴⁶ OMT, 2010, Madrid

L'Afrique a reçu 49 millions de touristes en 2010. Ces chiffres ne représentent que les touristes internationaux et sont donc que partiels, et sous estiment les volumes du tourisme, notamment pour les grands pays comme les Etats-Unis ou la Chine.



Le système de Leiper (1990) définit le tourisme sur le modèle de régions émettrices et de régions réceptrices (Figure 9). Il y définit certaines fonctionnalités et conditions pour qu'une région réceptrice se développe: attractions, accessibilité, tolérance, sécurité, services et qualité de l'infrastructure, rapport qualité prix, et diffusion de l'information. Le tourisme par le contact qu'il offre entre la société du lieu d'accueil et le visiteur présente, comme tout contact, le risque d'altération mutuelle. Pourtant, en entrant en contact avec des sociétés sans classe moyenne, le tourisme a de la difficulté à établir une relation égale. Il représente une menace sur la société d'accueil par les valeurs qu'il apporte, tout en représentant une aubaine économique. Il y a conflit entre le message d'accueil fait par les agents privés et publics de l'industrie touristique et la perception ressentie par les résidents face à une présence subie plus que souhaitée.

Le tourisme, altérité du regard de l'autre et ambigüité

L'idéal d'un tourisme ciblé, canalisé, maîtrisé, contribuant favorablement à l'économie, mais sans impacts sur la population et la société reste difficile à atteindre. La sensation de divergences entre les valeurs du touriste et celles du pays d'accueil se retrouve aussi bien sous la phobie singapourienne des hippies dans les années 1970, que dans les réticences de pays pétroliers musulmans comme l'Arabie Saoudite à s'ouvrir au tourisme international (Zamani-Farahani & Henderson, 2010). Pour aller plus loin, les extrémismes comme Al-Qaïda, détestent le tourisme, par la désacralisation ressentie et la consommation de lieux et de cultures. Paradoxalement ces stratégies vont à l'encontre même du tourisme qui est supposé être basé sur la rencontre et l'appel de l'altérité. Une lecture politique, plus que culturelle peut être faite. Les systèmes à base autarcique, nationaliste ou autoritaire traitent le tourisme avec suspicion. Traditionnellement, le tourisme est perçu comme un signe d'ouverture. L'Union soviétique et les démocraties populaires ont se sont méfiées du tourisme, par son aspect subversif et corrompteur, tout en étant fasciné par ses possibilités de mise en scène et de propagande tant interne qu'externe. La possibilité de revenus économiques ne venant qu'après la résorption du risque de subversion. Les touristes étaient donc sélectionnés, encadrés, pressurisés (tarification spéciale, hôtellerie spéciale, etc) pour éviter tout contact non-désiré avec la population et pour en extraire un maximum de revenus. Les pays autoritaires, totalitaires ont essayé d'instrumentaliser le tourisme tout autant qu'ils ont essayé de le limiter. L'URSS offrait avec *Intourist*, des visites ciblées de la réussite socialiste. Le touriste ne voyait que ce qui était jugé compatible avec l'image désirée du pays. L'Allemagne nazie embrigadait sa population autour de *Kraft durch Freude*, tout lui faisant visiter ses hauts lieux, avec un goût affiché du décorum. L'Afrique du Sud de l'apartheid était

désireuse de recevoir des touristes venant des pays la boycottant, dans une opération de séduction (Frogneux, 2010). La Chine ne s'est ouverte au tourisme que région après région. Jusqu'en 2003, de nombreuses régions étaient fermées aux touristes. A la moindre crise politique dans les provinces rétives, le premier geste des autorités chinoises est d'en interdire l'accès aux touristes... Cette volonté de contrôle du touriste par les autorités est présent partout. Que ce soit par des limitations, de l'endiguement des touristes et aussi, la minimisation des contacts avec les populations. Si le tourisme et ses revenus est bienvenu, le touriste est suspect aux yeux de pouvoirs paranoïaques. Si le tourisme peut être prédateur de sociétés rurales, fragilisées, il peut être aussi un outil d'ouverture, de développement. En cela, le tourisme est agent de démocratisation. Cela est souvent occulté. En effet, le développement de l'industrie touristique en fait l'un des fers de lance de la globalisation. Les pays du Moyen-Orient offrent ainsi un exemple contrasté de minimalisme touristique, tout en ayant des projets de développement concerté d'un tourisme maîtrisé et largement pan-arabe. Hoerner (2007) indique que le tourisme serait une activité ambiguë, un phénomène qui provoque l'affrontement des cultures. La confrontation des discours essentialistes ou exceptionnalistes en opposition à un discours universaliste qui est souvent occidental: « la réaction musulmane rigide consiste à penser que l'islam est menacé par la technologie et le capitalisme modernes, ou que les musulmans redoutent de voir leurs semblables leur échapper en embrassant les valeurs occidentales⁴⁷ ». Le terrorisme frappe les destinations touristiques de pays musulmans « traitres » qui cherchent à développer le tourisme (Egypte, Indonésie, Maroc, Tunisie, etc). ». Le tourisme est intimement lié à la mondialisation, il en est un des symboles, les plus attaqués. Les attentats visent particulièrement les lieux touristiques dans les pays musulmans, comme les grands hôtels de Jakarta, Bali, Marrakech ou l'Egypte. Cependant, il convient de noter que des classes moyennes de pays émergents sont désireuses de consommer des loisirs. Les classes moyennes des pays du Moyen-Orient présentent un comportement différent des restrictions officielles envers le tourisme. L'attrait pour des pays différents, ce qui représente un des fondamentaux du but du voyage, est fort. La Malaisie, dans sa stratégie de développement de nouveaux marchés, a bien compris ce besoin et essaie d'attirer ces touristes, dans un dépaysement multiculturel et tropical, offrant toute la sécurité désirée d'un pays musulman

D'un tourisme de révolution industrielle à un tourisme de révolution informatique

L'avènement du tourisme de masse en Europe au 19^{ème} siècle a conduit à la construction rapide de villes et de centres de villégiature pour les voyages de tourisme. Le capital et l'industrialisation ont façonné la nature et la forme de ces stations. Les stations thermales, d'altitude, balnéaires se sont développées autour du chemin de fer et de l'accès qu'il procurait depuis les centres urbains. Les vacances à la mer, les villages de vacances, le cyclotourisme, les Touring clubs, les voyages à forfait ont tous été inventés ou formalisés en Angleterre. C'est ce tourisme anglais qui a créé les destinations, itinéraires, paysages et pratiques à l'extérieur de ses frontières: les stations de Normandie, la Côte d'Azur, la pratique de la randonnée et de l'escalade dans les Alpes, le tourisme de la santé en Suisse, le tourisme culturel en Italie et en Grèce avec le Grand Tour (Urbain, 2002). Le développement de cultures touristiques a été étudié, avec les influences mutuelles qu'elles créent entre le voyageur et le lieu visité (Wearing, Stevenson, & Young, 2010). Les lieux et rites du tourisme évoluent. La visite de la ville monumentale était la pratique du tourisme élitiste de la *leisure class* du 19^{ème} siècle, dans son grand tour: Rome, Athènes, étaient visitées pour leur patrimoine. Les touristes exploraient les évocations du monde antique, en laissant une place

⁴⁷ Hoerner, Le tourisme dans la mondialisation, p.43

de choix à l'archéologie et à la visite des « vieilles pierres ». Les touristes aristocratiques s'exaltaient des accomplissements des civilisations antiques tout en jetant un regard au mieux condescendant sur les descendants de ces civilisations. Leur propre statut social légitimait leur mission civilisatrice de sauvegarde du patrimoine contre le désintérêt, voire l'hostilité manifesté par les populations appauvries et ignorantes du pourtour méditerranéen. La naissance du tourisme moderne a été à la rencontre de touristes issus de pays riches, venu explorer les berceaux de civilisations et rencontrant des populations locales. De même l'ascendant européen, se manifestant avec les colonies du 19^{ème} siècle, issues de l'industrialisation, poussent aussi à la découverte de l'*indigène* et au développement de l'*exotisme*, comme moteur de la quête touristique. A l'inverse de l'élitisme du 19^{ème} siècle, le tourisme de masse, constitue une marque essentielle du 20^{ème} siècle. La pratique du tourisme naît de l'embrigadement des masses à partir des années 1920 par les régimes autoritaires. Le tourisme, sert de faire-valoir et d'outil de propagande. L'Allemagne nazie se sert du tourisme de groupe pour asseoir l'embrigadement, avec des visites édifiantes auprès des hauts lieux du système et avec la célébration des activités de plein-air. L'exaltation du corps sain incarne l'homme nouveau débarrassé des couches de culture traditionnelle. L'URSS des années 1960 utilise le tourisme domestique, pour forger et récompenser l'homme nouveau. Les étrangers, sympathisants du régime, sont aussi invités pour témoigner des réussites du système. Dans les démocraties, les avancées sociales (congrés payés), ont introduit les loisirs et le tourisme dans les pratiques sociales.

Mais c'est surtout avec les années de croissance, que le tourisme s'installe comme une activité normalisée, dans les classes moyennes des pays développés. Le tourisme est, par les classes moyennes des pays développés, un outil qui porte « *l'Occident (et le Japon) à un stade de développement social et économique inégalé, les classes moyennes évoluent vers un système original*⁴⁸ » (Hoerner, 2008). La mondialisation, change les données. Ce constat pourrait être étendu aux nouveaux venus, les classes moyennes des pays émergents asiatiques, qui ont aussi une soif de loisirs et de voyages. Le développement du 20^{ème} siècle des *resorts* de la Gold Coast, de Miami, de Las Vegas procèdent du même modèle, même s'il a évolué avec l'introduction de l'avion comme principal moyen de transport. L'Espagne est devenue un exportateur de touristes dans les années 1980, avec l'urbanisation qui a accompagné son boom. La croissance économique et industrielle en Inde, en Chine ou au Brésil, induit le même phénomène. Coëffé et Violier (2008) distinguent un tourisme de l'ère industrielle (avec sa quête d'un éden vierge, loin de l'aliénation du quotidien) d'un tourisme postindustriel, qui n'est plus une fuite vers un paradis perdu mais une découverte. Howie (2003) fait la même distinction. Le tourisme mondialisé serait passé du « *sea, sex, sun* » des années du tourisme de masse, à une étape intermédiaire. Une combinaison de vacances courtes, excursions et achats a marqué la transition et la sortie du tourisme de masse, notamment avec le développement de transport abordable et une facilité accrue des voyages avec la fin de la guerre froide (Figure 10). Dans les pays anglo-saxons cela s'est aussi accompagné d'une culture de l'alcool et du tourisme (Wahab & Cooper, 2001). En Europe, la durée des séjours a baissé avec constance depuis 25 ans, tout en étant accompagnée à la fois d'une croissance du tourisme de proximité et de séjour de longue distance ; avec des durées réduites mais une fréquence en hausse. On « *part plus souvent, moins longtemps et plus loin* » (Cazes & Potier, 1996). La baisse du temps de travail et la multiplication des opportunités de destination ont banalisé le voyage. Les évolutions du tourisme, la baisse des coûts de transport et une nouvelle attraction urbaine (politiques volontaristes pour rendre plus attrayant les centres-villes et renouveler leur image) ont favorisé le renouveau du tourisme urbain.

⁴⁸ Hoerner, Le tourisme dans la mondialisation



Figure 10 : Evolution du tourisme

(adapté d'après Howie, 2003 et Poon, 1993)

Le nouveau tourisme, s'est dirigé vers la sophistication (touristes expérimentés), spécialisation (nouveaux intérêts), segmentation (offre diversifiée), satisfaction (touristes informés et exigeants) et séduction (fidélité, personnalisation du service). Cela rejoint aussi la distinction faite par Urry (2002) entre deux types de tourisme. Tout d'abord, le tourisme de consommation de masse, avec les produits touristiques créés en masse, sans grande diversité ni différenciation à part les classiques (mode, saison, segments démographiques) reflétant les intérêts des producteurs. Ensuite, le tourisme de consommation postfordiste. La consommation domine la production. L'informatique et les nouvelles technologies permettent un affinage des clientèles et un *yield management* très précis. Tous les aspects de la vie sociale sont commodifiés et les clients sont informés et politisés dans leur choix ou refus de consommation. La tendance est à la personnalisation des produits, en réaction à l'uniformisation précédente. (Produits naturels, circuits alternatifs, tourisme équitable, etc.) Les pays émergents combinent les deux. A la fois traditionnels dans leur approche peu aventurière, mais utilisant l'industrie modernisée. Le territoire urbain est hôte du tourisme. La mondialisation est une arme à double tranchant, reliant les villes d'une manière nouvelle et provoquant un effet d'homogénéisation mondiale des cultures urbaines. Le tourisme influence la ville autant qu'elle l'influence.

Tourisme en Malaisie

Il y a une importante littérature sur le tourisme de Malaisie, mais la plupart reste descriptive. La littérature existante s'est surtout intéressée à la relation entre tourisme et croissance économique, notamment pour la réduction de la pauvreté rurale (Mun, 2007; Musa, 2002). Le potentiel de l'écotourisme, et son importance a souvent été placé dans les discours politiques comme la solution miracle au sous-développement rural et à la conservation forestière. Ceci a généré de nombreuses études, sur le potentiel, mais peu sur les raisons de son échec relatif (Norzalita & Ahmad Azmi, 2009). Les dimensions de relation entre tourisme et société hôte, avec les conflits liés à la rencontre des valeurs culturelles et religieuses de l'islam et du tourisme qui s'exprime souvent par son caractère exogène (Henderson, 2003). Certains ont tenté d'offrir une revue du phénomène touristique à l'échelle régionale de l'Asie du Sud-est en comparant les différentes situations nationales et en essayant de trouver des aires de rencontre (Teo, Chang, & Ho, 2001). L'irruption des nouvelles technologies et leurs conséquences sur le tourisme en Malaisie a été discutée par Wilson (Wilson & Suraya, 2004). Le tourisme domestique a fait l'objet de très peu d'études, ce qui est sans doute significatif des priorités et intérêts de recherche sur le sujet du tourisme (Badaruddin & Yusnita, 2005). Le même constat peut être fait pour le tourisme urbain qui reste à un niveau confidentiel

(Hairul, Baum, & Kokranikkal, 2004; Wang, 2001). Quelques études se sont intéressées au tourisme culturel depuis le classement de Penang et de Melaka comme site du patrimoine mondial. Mais il s'agit surtout d'études sur l'offre touristique (Syed Zainol & Nishimura, 2009).

2.1.3 *Définir le tourisme urbain*

Le *tourisme urbain* est une forme extrêmement importante de tourisme, dans le monde entier, perçu comme un phénomène complexe. Cependant, le tourisme urbain a reçu peu d'attention des spécialistes tant du tourisme que de l'urbain, par rapport à son importance. Selby (2004) fait état de la rareté de travaux scientifiques liant le tourisme urbain, la métropole et la mondialisation. On peut aussi mentionner que des géographes urbains comme Soja (2003), ont approché les thèmes de la mondialisation urbaine avec en toile de fond le tourisme, mais sans en faire le centre d'études avant tout urbaines. Pourtant la relation du tourisme à l'aménagement urbain et à la qualité de vie est fondamentale. La recherche sur l'urbain autant que celle sur le tourisme, ont travaillé sur le «tourisme urbain⁴⁹», n'ont que très rarement abordé la question du *lien étroit* existant entre les processus de touristification et d'urbanisation. De nombreuses questions restent, tant entre planification urbaine et tourisme qu'entre intentions, pratiques du territoire et représentation de l'espace, avec aussi la notion de réputation, qui est essentielle pour le tourisme (Tableau 7). Le tourisme urbain est anticipé comme pierre angulaire de la définition de la ville, en utilisant la réalité des pratiques, les projections, images, reflets, mises en scène urbaines.

Dans les liens entre la recherche théorique aux études du tourisme urbain, certains font état d'un flou conceptuel (Cazes & Potier, 1996). Le tourisme urbain est, selon Ashworth (2010), resté défini seulement de manière vague et imprécise, sans véritable structure systématique d'interrogation et de compréhension du phénomène. Il indique que les pouvoirs publics sous-estiment l'importance du tourisme dans leurs choix d'aménagement. Page et Hall (2003), mentionnent que la pauvreté d'études sur le phénomène du tourisme urbain, des comportements singuliers de ces touristes, favorise un cercle vicieux. Les urbanistes, décideurs par absence d'information et de recherche sur les besoins, comportements et représentations des touristes occultent cette dimension dans leur réflexion (Page & Hall, 2003). Ashworth (2010), confirme ce sentiment en indiquant que le tourisme qui se déroule dans un environnement urbain n'a pas donné naissance à un champ de recherche sur le « tourisme urbain », mais davantage à des études sur le tourisme dans les villes. La recherche académique sur le tourisme est surtout portée sur les aspects économiques (nuitées, entrées payantes, consommation, retombées économiques, fréquentation, taux de remplissage des infrastructures touristiques) ou sociologique (perceptions et rapports entre groupes, motivation et satisfaction des « touristes » par rapport à la destination choisie). L'utilisation massive de questionnaires permet de dresser un portrait des visiteurs, de leur fréquence de visite, mais occulte souvent des réalités complexes. L'étude de marché du tourisme urbain permet de saisir les besoins et la motivation des visiteurs. Dans de nombreuses villes européennes, il a été possible d'obtenir les données de recherche de marché sur les activités des visiteurs. Les sondages auprès des visiteurs sont utilisés aux fins d'observation du tourisme ainsi que pour leur adaptation aux stratégies de commercialisation.

⁴⁹ *Espaces et Sociétés*, 2000, 100 « Tourisme en ville »

Tourisme et aménagement urbain	Knafou et MIT Selby, Rogerson & Visser Yeoh Shaw; Smith	Villes et tourisme Aménagement urbain, aménagement touristique Tourisme urbain dans les pays en développement Politiques touristiques à Singapour Régénération urbaine et tourisme
Touristes urbain	Coeffé & Violier, Stock Beedie Viollier, Tribe Pearce Wall Racine Urry Urbain JP Griffin	Nouvelles pratiques touristiques Habiter touristiquement la ville Risques, aventure et ville Temps du tourisme Questions philosophiques du tourisme Comportements de visiteurs Tourisme urbain Le cas lausannois Consommation urbaine – <i>Tourist Gaze</i> Anthropologie du touriste Tourisme urbain, Melbourne
Nouvelles tendances du tourisme	Parkinson, Mansfeld Maitland Richard & Wilson Pilette & Kadri Lussault	Changements des pratiques culturelles Tourisme dans la ville mondiale Le tourisme du quotidien ; patrimonialisation de l'espace Tourisme créatif, utilisation de la culture 2007 Tourisme métropolitain Infusion touristique urbaine
Impacts du tourisme urbain	Hoerner Leiper Rath & Hall Wackerman Zukin / Wang	Tourismologie, Géopolitique et tourisme Système touristique lieu, tourisme, migrations, diversité ethnique Consommation culturelle Authenticité et quartiers
Marketing et branding urbain	Butler / Weinreich Kotler Morgan & Pritchard Aaker / Gartner	Cycle de vie de la destination Marketing urbain – Marketing urbain en Asie Marketing et branding urbain Communication de la marque urbaine
Urbanité	Lévy Oldenburg	Ville créatrice de culture et urbanité Espaces publics
Méta recherche	Ashworth & Page Pearce Hertzog	Tourisme urbain 2010 Cadre de recherche du tourisme urbain 2001 Recherche française tourisme et urbain 2010

Tableau 7 : Etat de la recherche en Tourisme Urbain

Une grande partie des études économétriques sur les motivations et satisfaction des touristes. Les études d'impact économiques sont limitées, certains chercheurs évoquant la difficulté à trouver des sources fiables. Ashworth (1992), préconise trois approches pour l'étude du tourisme urbain qui passent par:

- l'offre touristique dans les zones urbaines (catégorisation et inventaire, qui a donné lieu à une régionalisation, clusterisation des infrastructures, nommées par produits/filière/pôle et spécialiser les zones d'intérêt touristique d'une ville
- la demande (description des touristes urbains, de leurs motivations et pratiques, ainsi que perceptions)
- les politiques d'aménagement touristique (publiques et privées). Celles-ci souffrent en général du manque de vulgarisation auprès du grand public

Pearce (2001) indique le paradoxe du tourisme urbain. Le touriste est la recherche de quelque chose de différent de son univers quotidien, d'une altérité ou d'activités non-ordinaires. Or toutes les métropoles ont embarqué dans des plans de rénovation urbaine, destinés à attirer des touristes et qui, finalement standardisent les paysages urbains, surtout touristiques. La ville touristique est donc paradoxale, en attirant une majorité de touristes qui

sont eux-mêmes des citadins. La frontière du banal entre des métropoles similaires ne se limite pas à des langues ou des symboles différents. La dimension de la rencontre est le principal moteur qui alimente l'intérêt du touriste urbain. Ashworth et Page (2010) insistent sur la complexité de catégorisation d'un tourisme urbain, liée à la diversité des éléments de ce type de tourisme (conférences, expositions, attractions urbaines, culture, événements sportifs et spéciaux, hôtels...). Le tourisme urbain se distingue par son offre basée sur le positionnement du territoire, l'inclusion de clientèles non traditionnelles (Visites sociales et familiales, *couchsurfing*, etc.) et par les pratiques (différenciation expérientielle et l'intégration sociale) (Maitland, 2009; Pilette & Kadri, 2005).

Face à la sérialisation des zones touristiques urbaines et à la sensation de mimétisme urbain, l'usage de la culture a été mis en avant pour différencier les villes les unes des autres. Le terme de « *tourisme créatif* » a été mis en avant dans les années 1990 et correspond à l'émergence de tendances nouvelles pour se démarquer de la passivité associée au tourisme de masse mais sans nécessairement rechercher l'illusion pionnière des routards ou *backpackers*. Richards (2001), dans *Cultural attractions and European tourism* définit le tourisme créatif comme « *le tourisme qui offre la possibilité aux visiteurs de développer leur potentiel créatif en participant activement à des expériences d'apprentissage propres au lieu visité.*⁵⁰ ». Le *tourisme créatif* se démarque par une consommation du lieu plus active que passive comme la *création d'expériences*, basée sur l'interaction, l'apprentissage et l'action. Richards et Wilson (2005), analysent l'impact et l'efficacité des stratégies publiques et d'urbanisme pour le développement d'un tourisme créatif. La participation active des touristes dans des activités créatives, de développement de compétences avec des résidents de la ville d'accueil est aussi une possible solution à la banalité reproduite à l'infini des sites touristiques urbains.

Forme de tourisme	Période d'intérêt	Intérêt culturel	Type de consommation
Patrimonial	Passé	Haute culture, Folklore	Biens
Culturel	Passé et présent	Haute culture, Culture populaire	Biens et processus
Créatif	Passé, présent et futur	Haute culture Culture populaire et de masse	Expériences

Tableau 8 : Caractéristiques du tourisme urbain

(d'après Richards, 2000)

De même que les musées ont changé leur rôle, de gardien et autorité d'une mémoire noble et haute (un peu comme l'opéra étant considéré comme le produit d'une culture noble) à un rôle de partage et d'interrogation des valeurs et certitudes des visiteurs (Tableau 8). Dubaï, Macao pourrait caractériser, à une autre échelle, des villes qui se développent tous azimuts et misent sur l'industrie touristique, ne reposant pas sur des attraits naturels, mais à un investissement massif en infrastructure. Les superlatifs étant des moyens d'attraction de l'attention et la création d'expériences (comme pour Las Vegas ou Sun City d'ailleurs).

Le tourisme peut contribuer d'importants avantages économiques aux villes mais les villes dont les économies sont les plus dépendantes du tourisme sont les moins susceptibles d'en bénéficier. Stock (2004) souligne le caractère fondamentalement urbain du phénomène touristique, cristallisant les valeurs, pratiques, ainsi que les formes architecturales urbaines. Knafo (2005), s'attarde sur le caractère obsolète de la différenciation ville/campagne, puisque les déplacements et les flux d'informations en fusionnent leur nature. Une plage en été, est

⁵⁰ Richards, 2001, p.66

temporairement une extension des métropoles. Cette saisonnalité de la pratique de la ville est à la fois interne et externe. Pourtant, Law (1996) dans son ouvrage sur le tourisme dans les grandes villes, conditionne l'existence d'une recherche en tourisme urbain aux grandes villes. Il insiste sur la complexité du tourisme urbain qui ne peut se réduire à une définition reproduisant les catégories traditionnelles et institutionnelles du tourisme international (OMT). Les villes selon leur taille et fonctions sont trop différentes pour recevoir un modèle d'interprétation similaire (Law, 1996). Le volume est sans doute plus important, mais si le poids relatif du tourisme n'est pas comparable entre Lourdes, Bruges et Hong Kong ou Rio. En tourisme urbain, la difficulté vient de la capacité à distinguer l'usage « touristique » ou non d'un site. L'achat d'un repas dans un quartier touristique, comme les Champs-Élysées ou dans la Petite-France est-il un acte touristique ? Les enclaves touristiques sont-elles fréquentées que par des touristes ? Pour comprendre le tourisme urbain, l'économie n'est qu'une entrée parmi d'autre dans la compréhension d'un phénomène de société. Les classifications observées traditionnellement ne permettent pas de rendre compte de la complexité urbaine ni d'intégrer la dynamique de communication qui a lieu entre les équipements urbains et les activités dans un contexte d'économie mondialisée.

La catégorisation des villes touristiques peut être faite selon une approche de géographie humaine, de fonctionnalité (Hall & Page, 2006; Stock, 2008). Pearce (1993) recommande avant toute recherche, d'analyser la taille de la ville, sa situation, son site, ses fonctions, son apparence et son patrimoine culturel afin de mieux comprendre les similitudes et l'unicité qui émergent dans les sites urbains. La taille de la ville et ses fonctions urbaines sont des éléments déterminants. Deux grandes catégories de villes émergent. Les stations et *resorts*, bien qu'ayant une fréquentation d'urbains, ne peuvent être considérées comme des villes. Ni la faible population résidente, ni la saisonnalité du lieu ne sont recevables comme caractéristiques d'une ville. Pourtant, si l'on s'arrête sur le périmètre urbain, sur le territoire urbain et non pas sur les mobilités des citoyens, il semble que la présence d'installations propres à l'accueil des touristes constitue la *condition sine qua non* pour que le tourisme s'y développe. Les villes historiques et moyennes comme Bruges, Florence, Venise ou Colmar ont perdu de leur importance mais sont devenues des villes témoins et attirent un tourisme « culturel ». La fonction touristique est dominante dans le centre historique. Les métropoles, avec une base économique diversifiée et large, bénéficient le plus du tourisme sans en être dépendantes. Les villes qui accueillent le plus de touristes sont de grandes entités multifonctionnelles dans lesquelles les touristes peuvent être aisément absorbés et devenir ainsi dans une large mesure, économiquement et physiquement invisibles (Ashworth & Page, 2010). Londres, Paris, New York, Tokyo sont des métropoles mondiales, qui accueillent à ce titre de nombreux touristes. Les métropoles sont par nature, « multifonctionnelles ». Elles ont intégré une forte composante touristique, sans pour autant modifier la structure urbaine de manière fondamentale. Le rôle du tourisme dans l'économie métropolitaine tend à passer inaperçu, dissout parmi d'autres activités économiques plus saillantes. Ce sont ces dernières qui nous intéressent, notamment dans les métropoles de pays émergents. La recherche en tourisme urbain est essentiellement concentrée sur les villes de pays développés. L'un des rares ouvrages sur le tourisme urbain dans des pays en développement porte son attention sur l'Afrique du Sud. Rogerson et Visser (2007), s'intéressent aux formes du tourisme urbain dans le contexte particulier de ce pays, tout en prenant une approche fonctionnelle et aussi géographique et en s'intéressant aux formes particulières de tourisme urbain qui rejoignent les thèmes de la ville postmoderne et créative. Cela passe par le tourisme des *townships* (*métropolarités* et *exopolis*), le tourisme gay et le tourisme créatif (diversité et tolérance).

2.2 Tendances du tourisme urbain

2.2.1 Les types du touriste urbain

Un *touriste* est un individu qui passe une nuit hors de chez lui : cette définition minimaliste ne distingue pas les raisons du voyage. Le Larousse dans les années 1950, (formule exacte ?) définit ainsi le «Touriste»: voyageur qui voyage pour son édification personnelle ou simplement pour pouvoir dire qu'il l'a fait. Le touriste est défini par ses pratiques touristiques, c'est donc un rôle social, plus qu'un profil morphologique. Voyager, découvrir un nouveau lieu, peut résulter en une métamorphose. Ce sont ces rencontres qui influent et changent les personnalités. Le lieu, la découverte sont sources de changement qui peut intervenir durant ou après le voyage. Pearce (2001) mentionne que la mise en place d'une perspective touristique nécessite de s'intéresser aux habitudes de voyage, puisque celles-ci sont les liens les plus tangibles et directs entre villes. L'enquête auprès des visiteurs urbains indique comment la visite d'une ville s'inscrit dans une organisation de voyage plus large. Chadwick (1994) a dressé une classification des voyageurs selon la motivation de leur voyage. La distinction principale est faite entre la mobilité de migrations liées au travail et au changement de résidence principale et celles liées aux loisirs et tourisme. Une telle distinction n'est qu'imparfaite. Les voyages d'affaires cumulent des motivations touristiques plus ou moins importantes.

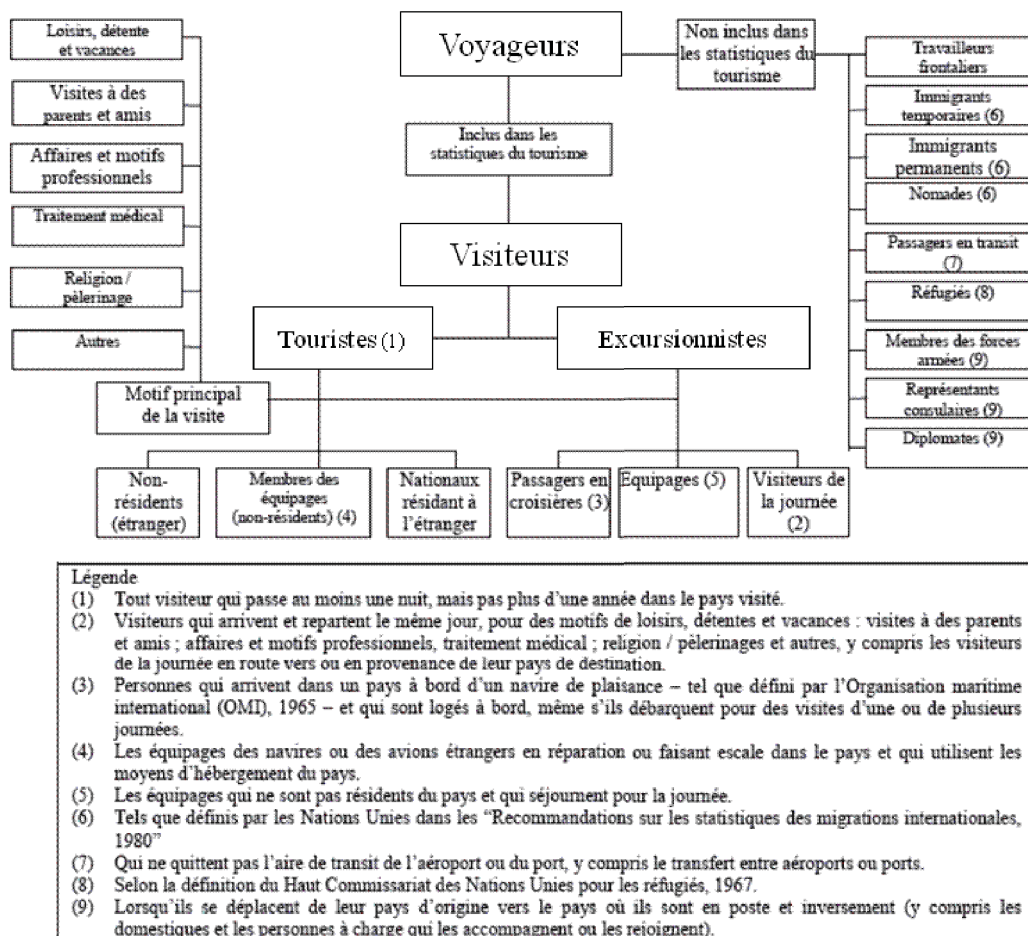


Figure 11 : Taxonomie des voyageurs et visiteurs

(D'après, Chadwick, 1994 et OMT)

L'OMT a proposé une taxonomie s'intéressant plus particulièrement au segment des visiteurs à ses sous catégories (Figure 11). L'OMT et les organismes nationaux en charge du tourisme quantifient les touristes selon une discrimination par nationalités qui devient de plus en plus équivoque dans un monde où la mobilité s'est grandement accentuée. Plusieurs types de visiteurs sont définis et repris par les statistiques touristiques nationales (voir glossaire). Dans sa tentative de définition du touriste, Cohen (1974) reproche aux définitions conventionnelles de n'être utiles que dans une perspective de production de statistiques, mais sans grande valeur d'un point de vue sociologique. Les variables qu'il propose sont ceux du caractère permanent, volontaire, de la direction, de la proximité, de la répétition, du but. Ces variables dressent toute une combinaison de profils du touriste. La complexité du phénomène touristique se manifeste dans la difficulté à trouver un figure-type du touriste. Jean Didier Urbain oppose deux types de touristes: le nomade et le villégiateur. Le premier est un aventurier partant à la découverte du Monde. C'est moins par l'éloignement par rapport à la destination que par la curiosité envers l'environnement étranger et l'ouverture à la nouveauté que ce type de visiteur se définit. A l'inverse, le second incarne le vacancier sédentaire qui bien que vivant à une distance importante de son « écoumène » cherche à se transplanter et à reproduire une extension de son univers habituel. Faire du tourisme, c'est essentiellement rentrer chez soi, visiter sa famille ou ses amis.

Mobilités renouvelées

Tribe (2009) indique que le terme de *mobilité*, serait plus judicieux que la définition restrictive du tourisme. Celle-ci ne prend pas en compte la diversité des formes de tourisme ni sa diffusion quasi-universelle dans les économies développées : « *tourism, and more importantly travel is increasingly seen as a process that has become integral to social life*⁵¹ ».

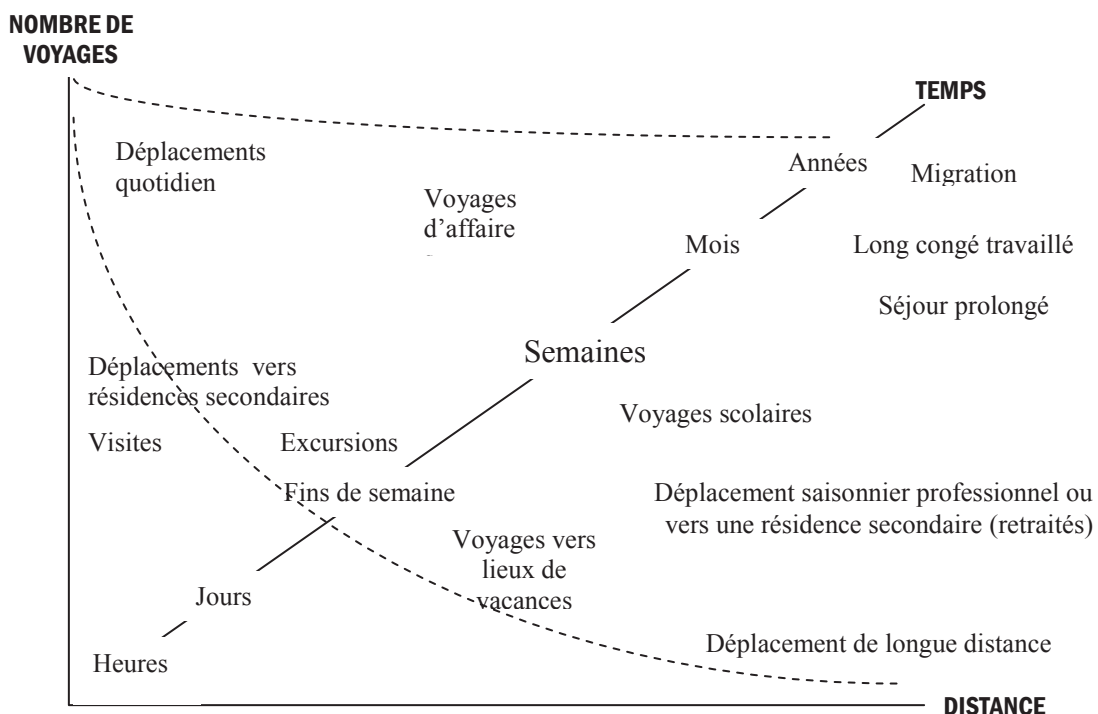


Figure 12 : Modèle de la Mobilité

(Source ; Hall, 2003, p. 23)

⁵¹ Tribe, 2010, p.107

Les possibilités de mobilité semblent immenses grâce aux moyens de communication facilités, et à des moyens de télécommunications rendant l'ubiquité quasiment possible. Les combinaisons spatio-temporelles qui s'offrent semblent illimitées. Hall (2005), modélise les types de mobilité pour esquisser un portrait des différentes catégories de mobilité à court terme. Les facteurs : proximité, durée et fréquence des visites multiplient les possibilités d'appréhension du tourisme (Figure 12). Le développement d'une civilisation des loisirs et de la récréation explique aussi la mise en tourisme de territoires jugés banals ou sans intérêt encore récemment. Cela crée une ambiguïté des mobilités du tourisme. Les migrations temporaires sont devenues de plus en plus présentes. La mobilité des étudiants, travailleurs, stagiaires est encouragée.

Mobilités et citoyenneté dans la ville créative et mondiale

On peut regrouper les champions de la mobilité : élite transnationale, élites urbaines (revenu et pouvoir) et expatriés (revenu et influence), classe créative (avant-gardisme et pouvoir d'influence), étudiants, touristes (s'ils appartiennent aussi à ce milieu), ouvriers migrants. Ils font partie intégrante de la transformation rapide de ces villes qui abandonnent leurs activités de production industrielle et s'intègrent aux espaces de circulation de l'information et de la consommation. Les villes globales accueillent des communautés de migrants et relient les entreprises et les consommateurs d'un monde devenu 'plat'. La mobilité des professionnels hautement qualifiés, demandeurs d'emploi peu qualifiés, étudiants et des visiteurs est devenue possible à une échelle importante et multidirectionnelle. Il devient difficile de différencier le touriste du résident, un problème dans le contexte de brassage de population globalisé. Le développement d'identités multiples et de capacités multiculturelles rendent poreuses les définitions de l'appartenance à un lieu. La proximité culturelle, cognitive, affective et géographique avec un lieu est aussi soumise à de grandes variations et de multiples possibilités, dues aux migrations temporaires et à la fréquence accrue des déplacements. C'est dans les espaces urbains connectés, globalisés que ces éléments sont les plus manifestes. Pour refléter la fluidité et la fragmentation des formations sociales et les luttes sur la localité sous la condition de flux culturels mondiaux, la notion de 'socio-scape' (paysage sociologique) est abordée, notamment dans ses répercussions en Asie du Sud-est (Yamashita & Eades, 2003). Les stratégies de construction de nouvelles identités, entre pays de départ et pays d'installation sont multiples. Dans le cas des Malaisiens à Singapour, Lam (2004) indique que les facteurs qui favorisent ou freinent le renoncement de l'attachement à la nationalité de naissance dépend de facteurs géographiques, culturels, familiaux et politiques.

Destination urbaine et utilisateurs

Le tourisme est manifestement une dimension entrant dans la composition de l'urbanité et dans la consommation du lieu. Letissier (2005), en citant Michel Lussault, déclare « *On comprend ainsi en quoi le « quotidien » et le « hors-quotidien » des individus se mêlent ; en ce sens, dans un contexte de métropole aux standards de développement économique tertiaire, le visiteur ne s'oppose pas (ou plus) au résident. Certaines de leurs pratiques des lieux, analysables à partir de leurs usages, en sont la preuve. Il n'est en effet pas toujours aisé de distinguer ostensiblement le touriste du citoyen, chacun habitant les lieux au moyen de comportements proches. L'activité consistant à cerner l'urbanité ne peut donc plus négliger le fait touristique* ». Distinguer entre l'utilisation ou la non-utilisation des ressources touristiques urbaines par les résidents est un exercice difficile. Différents types d'utilisateurs de la ville touristique sont identifiés selon leur résidence et la raison de leur

venue: les résidents de la ville et les résidents de l'aire urbaine. Les visiteurs peuvent être répartis en trois catégories : les touristes, les congressistes (MICE), et les visiteurs d'affaires (Burtenshaw, Bateman, & Ashworth, 1991; Knafo & Duhamel, 2007). Les touristes sont les utilisateurs intentionnels (motivés par le caractère de la ville) par excellence, venant de l'extérieur pour séjourner dans la région urbaine. Les congressistes, et visiteurs d'amis et de proches, sont des utilisateurs par incidence. Les villes, avec leur forte densité de population, de sorte qu'il y a une forte propension à visiter des amis et proches. Les zones urbaines sont souvent des lieux d'échanges de flux humains. L'activité économique urbaine attire les voyageurs d'affaires. Les différents types de visiteurs peuvent être catégorisés par la notion de durée du séjour ; de fréquence et de répétition des visites : ce qui finalement conditionne la proximité et la connaissance du lieu (Bao & McKercher, 2008). Suh & Gartner (2004) dans leur étude sur le tourisme à Séoul, concluent que la fréquence des visites de la ville par les hommes d'affaires, les rend familiers du lieu et leurs préoccupations deviennent similaires à celles des résidents. Freytag (2008) aboutit à des conclusions identiques à Paris où les touristes venant plusieurs fois cherchent à se fondre dans les pratiques des Parisiens et éviter d'être pris pour des « touristes ». Les résidents sont à la fois utilisateurs intentionnels, (faisant usage des lieux de loisirs, de culture et de divertissement de la ville) et utilisateurs par incidence (vaquant à leurs affaires ordinaires mais pratiquant les espaces de loisirs urbains de façon secondaire). Ce mélange des utilisations et des fonctions dans les grandes villes expliquent aussi la difficulté à dresser un portrait de l'état « d'une » destination urbaine et de ses utilisateurs. Les cycles de la destination touristique développés par Butler (1980), Weinreich (1999) ou Plog (2003), avec leur courbe de croissance, maturité, déclin et renouveau. Cela fonctionne pour les sites touristiques isolés et aux villes dominées par l'activité touristique, pour les événements (ice cream economy qui demande un renouvellement constant des produits). Ces modèles s'appliquent difficilement à la complexité des systèmes urbains métropolitains. De plus la notion même de tourisme urbain est revisitée. Kadri (2005) propose un modèle du tourisme métropolitain et de son expérience composé de trois échelles qui représentent des attentes différentes selon la proximité (cognitive et géographique) avec la ville : le tourisme des « extrêmes » (échelle globale), des « proximités » (échelle régionale) et celui des loisirs et du divertissement (échelle métropolitaine).

Développement d'un tourisme résidentiel urbain

L'image la plus saillante d'un tourisme résidentiel est celui du mouvement des retraités vers des destinations au climat doux et au coût de la vie doux aussi, surtout dans les pays du sud. La valeur économique de cet héliotropisme a suscité le développement d'infrastructures spécialisées. Dans une perspective chronologique, la Floride, la Californie, l'Arizona pour les Etats-Unis, la Côte d'Azur pour la France ont attiré des masses de retraités. La mondialisation et la mobilité des personnes, des services et des capitaux ont étendu et renouvelé les choix de destinations. Le Cap Vert, le Costa Rica, la Thaïlande offrent des alternatives aux Baléares ou à Okinawa pour les marchés émetteurs traditionnels. En Thaïlande, la politique touristique a pris en compte cette demande et a favorisé la création de villages de retraite dans les provinces au climat sec et doux, et calme du Nord-est. Cette démarche était aussi dans une perspective d'aménagement du territoire afin de déverser les flux vers les provinces pauvres et vides de touristes. En Malaisie, les programmes développés favorisent une installation des résidents touristiques dans les villes, surtout à Kuala Lumpur où leur intégration est plus rapide, tout en bénéficiant des avantages climatiques, sociaux, économiques liés au pays. Les cursus d'études et les accords de coopération interuniversitaires ont favorisé l'émergence de nouveaux réseaux. Certains ont éclipsé des institutions établies mais qui n'ont pas su ou voulu s'inscrire dans ce changement. Cadre commun de référence au

niveau européen qui a débouché sur les accords d'échange (de type Erasmus ou Leonardo), mais qui a aussi suscité une nouvelle géographie urbaine, avec des villes soumises à l'impact d'arrivée d'étudiants et d'enseignants internationaux. Nouvelles manières d'habiter (développement de la colocation), mobilité accrue, internationalisation des pratiques et facilité des déplacements. Des groupes privés comme Vatel pour l'hôtellerie, l'INSEAD pour le commerce et des universités comme le Mirail ont su établir des coopérations qui ont favorisé la mobilité. Les villes réceptives d'étudiants sont influencées. Dubaï, Singapour. Les questions de durabilité urbaine, de citoyenneté et de mouvements sociaux dans le contexte des logiques contradictoires de globalisation et de localisation.

2.2.2 *Aventure, évasion et risques*

La dimension « aventure » du tourisme et de découverte d'espaces vierges a disparu avec l'irruption la mondialisation et la révolution informatique. D'un point de vue géographique, il n'y a plus de territoires inconnus ou vierges. La défense de cartographier, par des gouvernements autoritaires et paranoïaques, jusque dans les années 1980, a subitement disparu. La difficulté d'obtenir des informations sur des territoires lointains ou inaccessibles, est une des contraintes et attraction du tourisme qui a disparu. *GoogleEarth* couvre tous les recoins de la terre. Certains îlots existent encore, marginaux, comme la Corée du Nord. Mais la aussi l'information filtre. Le touriste n'est plus tellement perçu comme un élément subversif et corrosif par les sociétés hostiles aux influences extérieures. Internet peut avoir une portée plus importante en entrant dans chaque foyer, à la différence du touriste. D'ailleurs, certains comme le Bhoutan, en jugulant au minimum le tourisme et internet, font le choix d'une autarcie joyeuse. Mais les moyens de communication ont affecté la définition des situations de sorte qu'elles ne définissent plus uniquement par des espaces physiques et leurs significations correspondantes. L'utilisation de la technologie fait partie de la vie quotidienne, et les espaces urbains sont imbriqués avec les portables et réseaux. Le tourisme utilise les nouvelles technologies de communication pour se régénérer. Ses formes évoluent, mais le déplacement dans un lieu différent reste la condition sine qua non du tourisme. Le « tourisme numérique », n'existe pas. Consulter des sites internet, voir des images et développer des compétences cognitives d'un lieu ne sont qu'une étape, dans la prédisposition à voyager. Munar (2009), dans sa recherche sur la création de contenus créatifs en ligne (blogues, etc.) indique que les images et informations glanées sur internet sont un puissant facteur déclencheur de l'envie de voyager. Cette cognition de l'espace géographique mondial, au travers d'internet, change diamétralement les pratiques du tourisme aussi bien que ses buts. Si les lieux sont connus, le tourisme change. Insistant sur l'expérience du lieu plus que son aspect cognitif. Dès lors, la rencontre est un élément important. Maitland (2009) suggère que les touristes urbains indépendants, par leur urbanité sont un groupe éduqué, informé qui a voyagé et qui cherche avant tout une expérience différente des villes avec un œil neuf, narratif, créatif et voilà... Le tourisme urbain tend vers une approche plus informelle de la visite de villes. Les priorités du touriste évoluent au profit des balades insolites, du shopping, de recherches sensuelles (restaurants, esthétique,). La touristification entraîne une déclinaison de la ville sous divers chapitres, et sous catégories avec l'apparition de nouvelles destinations : les périphéries des grandes villes qui se sont débarrassées de leur image lépreuse et deviennent des terrains de jeu de l'insolite et de la découverte. Le touriste urbain est l'image de l'individu contemporain, urbain et mobile. Il se déplace et va à la rencontre d'autres lieux et d'autres individus, tout en connectant son expérience au monde virtuel. Des expériences reliées à l'ère numérique sont nombreuses. Communautés, forums de voyage et sites de rencontre. Les systèmes de médias localisés contribuent à l'amélioration des découvertes

mutuelles dans les lieux du quotidien et les espaces publics, tels que les rues, parcs, cafés, centres commerciaux, etc. Mais si l'impulsion ne débouche pas sur le voyage, il ne s'agit pas de tourisme. A contrario, si elle se produit, elle peut avoir un effet similaire à tout rencontre avec les changements que cela implique sur chacun.

L'aventure de la découverte dans le milieu urbain – le point de vue du touriste explorateur a suscité un débat depuis le début du tourisme de masse entre le personnage du voyageur et celui du touriste. Le premier étant doté d'une connotation noble qui le différencierait de la veulerie du second. Les comportements touristiques peuvent se mesurer sur une échelle de prise de risque et une recherche d'aventure qui catégorise les types de touristes. La prise de risque, connue des *backpackers*, aventureux et désireux de sortir des sentiers battus. Le risque est avant tout une construction sociale et culturelle (Binder, 2004). La valorisation du risque justifie de le prendre. Germann-Molz (2007) s'intéresse au tourisme gastronomique et à la façon dont certaines destinations promeuvent leur cuisine comme une attraction. Elle indique cependant la même utilisation du risque, voire de la transgression dans une quête de gratification personnelle.

“Eating unfamiliar foods becomes an example of the traveler’s adventurous, competent, risk-taking sensibilities and therefore more about the eater than about the culture whose food is being consumed”⁵²

Le touriste gastronomique, par ses prises de “risques” démontre ainsi sa compétence à savoir naviguer dans un monde cosmopolite, de la même manière que l'aventurier sportif sait se débrouiller dans une jungle hostile et revenir auréolé du statu d'explorateur. Aller dans un pays réputé hostile ou dangereux procure les mêmes mécanismes de construction de l'identité du touriste. Le risque, perçu par autrui, lui permet de construire sa propre image, avantageuse, par rapport à ceux qui ne l'ont pas pris. La consommation de l'espace urbain, est aussi source d'aventures et de prise de risques. Le départ d'une société « normale » vers une expérience extraordinaire est suivi par la réintégration à la société après le voyage. Dans le cadre du tourisme (urbain ou non), Beedie note que le risque est géré de façon à encourager la consommation du lieu au travers d'une marchandisation de la notion d'aventure. Malgré tout, le discours du « voyageur » est de se différencier du touriste en réfutant l'aspect commercial de son expérience. Urbain (2008) donne trois niveaux de prise de risques qui passent par le danger ou la transgression, suivant l'expérience des touristes :

« Il existe trois types de tourisme : initial, expérimental et interstitiel. Ce sont en fait trois niveaux d'utilisation. Par exemple, il est bon de visiter un musée. Mais le faire lors d'un vernissage exclusif est mieux. Mais le visiter pendant la nuit, et y entrer sans autorisation, est encore mieux ».

Beedie (2005) explore les facteurs de prise de risque et d'aventure qui motivent le touriste dans un cadre urbain. Les lieux de prise de risque sont avant tout artificiels et reliés à des pratiques sportives. La pratique de l'escalade sur un mur ou bien du saut à l'élastique sont avant tout des pratiques sportives incluant un risque, mais qui ne sont pas proprement urbaines. Mais les espaces urbains offrent aussi des quartiers réputés difficiles, dangereux, non balisés qui excitent la curiosité des touristes aventureux. Certains font de leurs découvertes urbaines, un projet, pour aller au delà de la banalité du touriste « gaze ». Les chevauchées en moto, vélo, tandem, etc. : et sous des conditions différentes (nuit, neige, pluie,

⁵² Germann-Molz, p.84

etc.) sont autant de façons connues de pratiquer l'espace urbain en aventurier. La transgression offre la griserie du moment, donne l'impression de l'exclusivité à l'initié et renforce son statut et construit son identité d'aventurier. Il semble même que ces nouvelles façons de voir le lieu, et de le pratiquer se trouvent à la jonction entre prise de risques et tourisme conventionnel. Il y a clairement une recherche de nouvelles modalités du tourisme ; Il y a un désir pour l'expérimentation et l'interstitiel, de nouvelles façons de faire les choses, pour l'innovation, les formes extrêmes si nécessaire (Doquet & Evrard, 2008). Par exemple, quitte à aller en Corée, mieux vaut aller en Corée du Nord. Et l'Afghanistan en guerre est plus intéressant que le calme du Tadjikistan voisin. Même si celle-ci apporte aussi un prestige à « l'aventurier » par son côté inconnu et hors-piste. Voyager n'est pas suffisant, ce qui est déterminant, significatif et légitimant, c'est la manière de voyager. De la même façon, il est préférable d'escalader lorsqu'il est en éruption, ou de skier dans un couloir d'avalanche, au risque de mourir dans le processus.

Comme cela est souvent constaté, le lieu n'est plus qu'un décor utilisé pour des expériences personnelles. La recherche à la fois de soi et de communion avec les autres est exprimée par Wang sous le terme de « *Communitas* ». La création de communautés de touristes, vivant la même expérience est souvent le plus important souvenir d'un lieu. L'authenticité intra-personnelle des communautés touristiques est très perceptible dans une approche de « pérégrination ». Comme dans un pèlerinage, les rencontres faites autour de l'effort du voyage sont aussi importantes que l'arrivée au but choisi. Ces pérégrinations sont visibles quand il y a une forte distance culturelle entre le pays hôte et les touristes, comme la Thaïlande ou la Chine. Mais aussi quand il y a un effort physique important à accomplir (randonnée en montagne, pèlerinage). Les conditions de difficulté physiques ou culturelles resserrent les liens et favorisent la naissance de ces communautés touristiques. Les *backpackers*, « aventuriers », se retrouvent dans les mêmes auberges, sur les mêmes itinéraires et partagent leur expérience. Le film « *la Plage* » exprime ce type de rencontre où le pays n'est qu'un arrière-plan⁵³. Urbain, dans son entretien avec Doquet (2008), mentionne les tendances du tourisme, avec de nouvelles figures de touristes, qui indiquent les changements des façons de pratiquer la ville touristique. Ce n'est pas la destination qui compte, mais la manière de l'envisager. Il cite par exemple de regarder les touristes dans les sites célèbres, plutôt que l'objet de leur attention. Ce méta-tourisme, qui en observant la ville d'un œil différent s'inscrit aussi dans les pratiques « créatives » et de « récréo-tourisme », faites tant par certains résidents que certains visiteurs. Wang (1999) met en relation la routinisation de la vie moderne et l'aliénation qu'elle entraîne avec le besoin d'aventure. Il a mentionné l'importance de la quête d'une échappatoire dans le tourisme, pour rompre avec la banalité du quotidien. En s'extrayant de cette routine, celui qui devient le touriste opère une recherche de soi et se reconstruit un imaginaire qui mêle des réalités (destinations, lieux) à des fantaisies (lieux imaginés, symbolique). En insistant sur cette construction de soi, Wang évoque la notion d'une authenticité intra-personnelle. La recherche de l'expérience, de l'amitié plutôt que de l'authenticité « officielle » d'un lieu, correspondent à des stratégies d'appropriation intra-personnelle.

⁵³ La Plage, 2000, Danny Boyle

2.2.3 Une « infusion » des pratiques (touristiques) urbaines

A Rome, vivre comme des Romains...

Le touriste veut consommer des images de carte postale qui lui font oublier cette réalité et lui permettent de flotter, sans pour autant devoir descendre dans le quotidien du lieu visité (Urry, 2002). Cette « *tourist gaze* » lui permet d'être dématérialisé et de consommer des paysages et des clichés. La vision de deux personnes qui s'embrassent sur les quais de Seine renvoie à l'image de Paris, ville romantique. La visite de lieux et pays se fait à travers la consommation de clichés touristiques et folkloriques. Les touristes asiatiques en visite en Europe recherchent, pour une première visite l'Europe instantanée : la tour Eiffel, les canaux de Bruges et de Venise, les Alpes autrichiennes et Londres. L'irruption d'internet, semble avoir fait évoluer ce constat. La « *tourist gaze* » peut se faire en ligne, en procurant une sensation d'escapade du quotidien, avant de se rendre physiquement à la destination voulue (Wilson & Suraya, 2004). Cependant, la « *tourist gaze* » est purement visuelle, permettant de valider des hauts lieux, en s'y rendant et en s'y photographiant. La figure traditionnelle du touriste, passif et discipliné, découvrant un site pour une fois et allant au suivant existe toujours et continue de croître avec l'accès au voyage de millions de classes moyennes dans les pays émergents, mais elle dépassée par de nouveaux touristes, à l'image de la ville postmoderne.

Le contexte de frontières devenues floues entre touristes et résidents est exacerbé en milieu métropolitain et cosmopolite. Les changements sociaux, la facilité du voyage et la démocratisation du transport aérien favorisent une mobilité accrue et donc la revisite de villes pour des raisons qui sont souvent multiples. Dans le cadre urbain, la plupart des visiteurs viennent eux-mêmes de villes et se retrouvent à parité avec les résidents de la ville visitée, en y apportant ou conservant leur mode de vie urbain, mais en cherchant à vivre une expérience urbaine différente (Maitland & Ritchie, 2009; Stock, 2008). Les codes urbains sont similaires, mais l'expérience est construite autour des possibilités de rencontre. Cela rejoint l'idée de l'autonomie de la découverte qui est autant celle d'une destination et de sa culture que de soi-même. Leiper (1990) l'exprime aussi: « *some types of touristic experiences may be more pleasurable because they involve a tertiary nucleus, something discovered by the individual* (p. 374). La ville est elle même le lieu de découverte, de ses habitants, de leurs habitudes, de leur quotidien. Les visiteurs souhaitent faire partie de la culture locale et du mode de vie urbain. L'immersion dans la consommation de l'expérience ; dans l'économie de l'expérience. Les pratiques touristiques sont aussi celles qui consistent à rompre du quotidien, à se mettre dans la peau de l'étranger et découvrir le lieu différemment. Se fondre dans la masse, vivre comme des locaux, devenir caméléon tout en sachant que ce n'est que passer. L'évolution du tourisme se manifeste par l'émergence d'un nouveau type de touriste qui veut sortir des sentiers battus dans le contexte urbain et s'imbiber de la culture locale en devenant membre de la ville. L'autre Montréal à Montréal, fait figure de précurseur en s'adressant dès les années 1990 aux Montréalais en leur proposant de redécouvrir la richesse de leur ville par des côtés insolites. Si le touriste urbain recherche l'exotisme, il cherche aussi à se fondre dans la masse, à jouer aux autochtones. Rien n'est plus grisant que de se projeter comme un local dans le métro de New York, à prendre un air assuré en s'engouffrant dans le métro de Hong Kong ou à attendre l'autobus à un arrêt de Taipa à Macao. En cela le tourisme urbain se démarque du tourisme en zone rurale, où les relations entre résidents et visiteurs sont asymétriques. Le cas des visiteurs dans des communautés isolées, soudainement exposées au tourisme, dans les pays « pauvres », a généré une importante littérature.

Les nouvelles pratiques touristiques dans un tourisme redéfinissent la compréhension du tourisme. Ashworth (2010) indique une flou croissant entre les définitions du touriste de l'OMT et du résident dans les grandes villes. Ce nouveau type de touriste a des besoins et intérêts différents. L'accès à l'information à travers internet et la hausse du niveau d'éducation a aussi changé le visage des touristes. Selon Ashworth, le nouveau touriste urbain est caractérisé par les éléments de : sélectivité, rapidité (visites courtes), répétition (visites fréquentes) et inconséquence (capacité d'attention limitée). Il connaît en général bien la destination et n'est plus intéressé par les attractions de la ville. Il recherche les lieux alternatifs, ou ceux de la banalité du quotidien, que Maitland (2009) nomme de la vie de tous les jours. Maitland souligne l'émergence de la quête du quotidien d'une ville par le touriste. Il veut vivre son expérience urbaine comme n'importe quel citoyen de cette ville. Se fondre dans le lieu, être pris pour un résident, éviter les lieux touristiques fait partie des aspirations de ce visiteur chevronné, qui ne veut pas être associé à la masse veule des primo-visiteurs. En cela, la politique de création de lieux « iconiques » va à contre-courant des demandes du touriste éduqué et chevronné. Il est plus sensible à l'âme du lieu, représentée par la simplicité de marqueurs anodins, que par des buildings monumentaux, pâles copies d'autres gratte-ciel, ou d'autres vaisseaux iconiques d'autres villes du monde. Le lieu touristique appréhendé de façon purement visuelle, dans une courte visite guidée, reste aride par sa brièveté et l'impossibilité de saisir le contexte. L'ubiquité générée par internet, la possibilité de développer une approche cognitive très élevée de la ville, questionne la relation faite à la ville. La « proximité » cognitive avec une ville se fait par la familiarité avec les constructions iconiques et édifices « signature ». Tout le monde peut reconnaître le Guggenheim de Bilbao, l'Opéra de Sydney, les tours Petronas ou le « carré » de CCTV à Pékin. Cependant l'appartenance à une ville ne se fait que par l'expérience de la ville, au quotidien, au travers de détails urbains, et d'appropriation individuelle des marqueurs du lieu. En cela, Maitland, résume ce besoin d'une vision alternative des villes, tel qu'exprimé par les tendances touristiques actuelles.

Des métropoles globales comme New York, Barcelone ou Paris accueillent un nombre impressionnant de touristes⁵⁴. Les guides touristiques offrent un large choix pour les villes du monde et il est parfois plus facile de trouver un guide pour une ville que pour le pays. Est Parisien celui qui vit à Paris ? Mais qu'en est-il des Parisiens vivant à Tokyo ou Singapour ? Et inversement, un Parisien vivant à Tokyo devient-il un Tokyoïte ? Les guides touristiques et forums internet sur les métropoles regorgent de conseils et d'information pour les visiteurs, en essayant de leur donner l'impression qu'ils pourront y apprendre à être comme des natifs ou au moins des citoyens d'adoption et ne pas être pris pour des « touristes ». Plus la ville est prestigieuse, plus cette invitation au mimétisme devient visible. Si ce sont des urbains, avec leurs réflexes d'urbains, ils doivent néanmoins en saisir les nuances et les règles de vie pour s'y immerger. La recherche anglo-saxonne, parle d'*expérience* qui peut renvoyer à la fois à la notion de découverte et d'aventure, mais aussi de ressenti d'une situation et de rencontre. Lussault (2005) propose le terme « *d'infusion* » pour exprimer les tendances actuelles du tourisme dans la vie urbaine. L'infusion touristique symbolise un espace urbain où le visiteur n'est plus aussi étranger, différent et où le résident peut prétendre jouer au rôle du touriste et redécouvrir sa ville. L'infusion touristique de par sa nature ne peut naître que dans des villes postmodernes, globales et par définition multiculturelles.

La rencontre avec l'autochtone est un désir primordial pour le voyageur. Le voyageur citoyen cherche à se fondre au mieux dans la culture d'accueil afin de la vivre et la

⁵⁴ Euromonitor, Classement des arrivées touristiques dans les villes, 2008

comprendre. Dans le cas du *couch surfing*, la personne qui mettra son canapé à disposition deviendra un guide personnalisé qui au fil des discussions adaptera les informations à la personnalité du visiteur... ou à la sienne. S'il n'y a pas de transaction financière, il s'agit d'une forme de troc où chacun s'héberge à tour de rôle. Il peut s'agir aussi d'un aspect social, afin de rencontrer de nouvelles personnes, pour ceux qui se sentent isolés. Une pratique plus ancienne est l'échange de maison. Celui-ci se faisait à partir des années 1950 et a commencé avec les enseignants ayant de nombreuses vacances mais peu de moyens. L'outil de mise en contact se faisait par une base de données, publiée sur catalogue et qui depuis est passée en ligne. Ces deux systèmes captent des types de voyageurs différents : célibataires (26-40 ans) pour le *couch surfing*⁵⁵, familles pour l'échange de maisons. Un autre type de voyageurs est constitué par le tourisme gay qui est devenu une réalité de plus en plus visible avec un caractère urbain nettement marqué (Ryan, 2002). Les pratiques de l'espace urbain par les résidents s'y mêlent à celles des visiteurs (Rogerson & Visser, 2007). L'infusion des pratiques semble être une caractéristique majeure. L'espace est utilisé pour adopter des identités séparées selon les lieux de la ville. Les territoires « gays » ne sont pas nécessairement marqués comme des clusters spéciaux même si des lieux de sociabilité, de consommation et de divertissement et la fréquentation participent à la production d'espaces distincts. Amsterdam, Sydney ou Le Cap sont des Mecques gays, avec des quartiers clairement définis et reconnus. Leur image de villes créatives et libérales s'articule dans leur diversité reflétant le modèle de Florida et Landry. Elles construisent leur image sur cette diversité et tentent d'attirer le « *pink dollar* » (Rogerson & Visser, 2007). Mais d'autres, comme Singapour essaient de s'offrir une image tolérante, diverse et ouverte (de la ville créative), tout en évitant de recevoir l'opprobre des segments conservateurs de la société. Tan (2003) et Lim (2004) illustrent l'exemple singapourien, dans lequel le développement économique et l'ouverture sur le monde a favorisé l'émergence d'une culture gay, mais où le pouvoir reste timide pour décriminaliser l'homosexualité, alors que les pratiques et représentations ont évolué. Le tourisme gai serait-il finalement l'aune de l'existence même de la ville globale. Puisque la tolérance est un critère fondamental. Son absence signifierait, alors que la ville n'est pas complètement globale.

Les lieux de la Rencontre, enclaves mondiales

En revanche certaines lieux de la ville ont des créateurs et une dimension créative mais ne sont sur les itinéraires touristiques, que de façon confidentielle. Des enclaves créatives, des lieux de créativité, attirent autant les créatifs que les touristes « créatifs » ou souhaitant vivre l'expérience de leurs maîtres à penser. Paris accueille depuis les années 1990 un flux incessant de jeunes Coréens qui souhaitent s'immerger dans la vie parisienne, sans venir y étudier, ni y travailler. A la façon de Hemingway dans les années 1930, ils vivent la fantaisie de la fête et de l'art de vivre parisien. La ville du mythe, son l'influence sur l'imaginaire sont plus importantes que ses attractions touristiques. En cela, l'identité de la ville, son *branding* sont les plus puissants agents dans cette évolution du tourisme. On ne vient plus pour voir, pour cette « *tourist gaze* », mais pour s'immerger, laisser tous les sens à l'œuvre. Avec la campagne « *Taiwan, Touch your heart* », Taiwan, et surtout Taipei, ont très bien réussi à capter ce changement en misant sur une société réputée ouverte, simple et sûre. Cette culture et consommation sont basées sur la « découverte » et « l'expérience » qui attachent plus d'importance à l'immersion dans un quartier, à en noter le fonctionnement et à en prendre les habitudes qu'à visiter les monuments et à suivre les sentiers battus. L'accès à l'information, la saturation d'offre de voyages, la familiarité et banalisation des lieux iconiques concordent

⁵⁵ Site Couchsurfing, 2011

avec un rejet du tourisme de validation d'objets iconiques, dont la photographie en serait l'acte le plus vain. La compréhension d'arriver à un monde fini vient en parallèle avec les doutes quant à la visite des sites touristiques majeurs. Sites submergés où le touriste est canalisé et qui finalement rendent l'expérience aussi frustrante qu'une visite à un centre commercial.

La gestion des flux dans le tourisme moderne finit par relativiser la valeur du lieu visité à l'aune des conditions de la visite. Aussi, certains voyageurs, en arrivent à souhaiter d'autre type d'évasion et de découverte. Le changement d'intérêt pour les voyageurs expérimentés, à la limite d'un stade blasé, se manifeste par l'émergence d'un tourisme créatif qui rend la banalité de lieux dépourvus d'intérêts « touristiques » soudain très attractifs. Ce sont les lieux de qualité de vie, qui par leur bonhomie et leur caractère de taille humaine attirent les visiteurs d'un jour ou de plusieurs. Le style de vie, l'urbanité de lieux tels sont les principaux facteurs d'attraction. Les lieux gentrifiés se qualifient en tête de ces endroits. Le canal St-martin avec ses magasins de designers confidentiels, ses marchés bios, ses cafés branchés mais réservés à une élite bourgeoise-bohème attirent les mêmes élites bourgeoises-bohèmes d'autres villes et mélangent les registres. Les rôles changent donc. Ce n'est plus la distance qui importe mais bien l'expérience créative vécue. La ville est pratiquée par ses résidents et devient le terrain de jeu du tourisme. Circuler dans le métro de Montréal et se laisser emporter par l'atmosphère électrique. Les sons murmurés, les conversations, les regards. La société distincte existe bien et elle est criante? Les exemples de la recherche sur Lausanne, montre l'existence des résidents découvreurs, une élite récréative pionnière qui mêle aussi des visiteurs autour de la pratique de randonnées urbaines (Mitic, 2008). Cela n'est pas sans rappeler des groupes comme le *Hash Harrier*, qui accueillent résidents et visiteurs autour de joggings urbains explorateurs et d'une sociabilité diffusée dans le monde. Celle-ci est ancienne puisqu'elle est née de l'ennui dominical de colons anglais à Kuala Lumpur en 1938. On peut même voir plus loin en associant la démarche participative du tourisme créatif à celle aussi participative du tourisme « caméléon ». Quand les touristes veulent jouer au résident et souhaitent être pris pour des habitants de la ville. Ce type d'échange ne peut se manifester que dans un contexte urbain où l'anonymat de la foule permet de jouer ce rôle. Le mélange des races et des nationalités est la base même de l'essence du lieu, communiant autour des rites d'une culture hybride mondiale déclinée en Cappuccinos et frappés. La même familiarité avec des lieux gentrifiés dans lesquels la classe créative se plaît : pas de barrière de langues, ni de coutumes que l'on soit à Bangsar, La Défense, Canary Wharf, Islington. La visite touristique n'est plus une quête d'altérité et un regard extérieur, mais aussi la volonté de flouer les genres, et d'être à la fois résident et survenant, jouant un jeu de yoyo. Immergé dans le quotidien des résidents tout en étant prêt à retourner dans l'*hypermonde*.

3 LIRE LE TOURISME POUR DIRE LA VILLE

3.1 La métropole touristique, signe de renaissance urbaine

Les métropoles à vocation mondiale apparaissent comme des lieux non dominés par le tourisme avec une structure urbaine et une taille suffisantes pour absorber le tourisme. Cette dilution dans l'espace urbain, qui rend le tourisme parfois imperceptible, ne peut pas être prise comme un signe de touristicité moindre. Elles se démarquent de la station touristique par une multifonctionnalité, une diversité, une centralité, une densité qui manquent aux stations touristiques souffrant, par leur mono-activité, de saisonnalité. Les lieux sont multiples, avec

simplement l'insertion d'une fonction touristique dans l'espace. La libéralisation des transports aériens, leurs liaisons, la création de hubs ont suscité de nouvelles offres et géographies. La panoplie de services et de commerces doit être plus que purement touristique pour faire de cet espace un lieu attractif pour les consommateurs du lieu touristique (Jansen-Verbeke, Vandenbroucke, & Tielen, 2005). Les environnements multifonctionnels favorisent le milieu touristique et son intégration à l'espace urbain plutôt que la ségrégation.

3.1.1 *La ville contemporaine, terrain de jeu du tourisme*

La ville est devenue terrain de jeu du tourisme et des loisirs alors que le tourisme est devenu un élément clé de l'urbanisation avec : création d'emplois, commodification urbaine, pôles touristiques périurbains, tourisme résidentiel urbain (Richards & Wilson, 2007). Malgré un degré d'ouverture variable, la circulation des touristes est essentielle à la ville. L'absence d'ouverture au tourisme, comme souligné dans le cas algérien par Arama (2005) est un signe que la ville a pu entamer une métropolisation sans pour autant passer au stade postmoderne et global. Le tourisme est un élément indissociable de la ville globale. La ville globale est ouverte ou tente d'être ouverte aux flux de capitaux, de produits et humains tout en s'accordant aux législations nationales. Dans la ville postmoderne, soumise à des influences multiples, le tourisme ne peut pas s'en dissocier. Il y a superposition des fonctions touristiques aux autres fonctions urbaines.

« In reality, tourism is subsumed and integrated into the postmodern city and whilst it may be a dominant element in those localities actively promoting its virtues, it is only one aspect of the form and function of the city » (Page & Hall, 2003).

La déspatialisation de la ville postmoderne, s'exprime par la déterritorialisation du local et la constitution de nouveaux territoires. L'économie touristique urbaine n'est pas forcément liée à l'économie touristique régionale. L'espace physique, continu a perdu de son importance face à l'interaction immatérielle, la proximité n'est plus seulement géographique dans les déplacements.

Nouvel accès à la ville

L'aérien, industrie de support touristique a bénéficié de la dérégulation du ciel. Celle-ci a favorisé la démocratisation des usages et une géographie touristique revisitée. Notamment autour de l'importance du développement des transports faciles (*low cost*) ; en Amérique d'abord (où les théories de compétition urbaine sont nées subséquentement) puis en Europe (Easyjet) et où l'intégration politique et monétaire a permis au phénomène d'exploser et aux métropoles secondaires de se positionner. L'évolution des transports aériens a bouleversé les relations régionales (Eckert, 2002). Les principaux gagnants de cette révolution ont été les villes devenues plateformes de correspondances (*hubs*) (Smith, 2009). L'exemple du développement d'*Air Asia* en Asie du Sud-est est similaire. Kuala Lumpur en est le principal bénéficiaire, même si des hubs secondaires comme Bangkok ou Jakarta ont été ouverts. Ashworth (2010) note que les grandes métropoles sont articulées autour d'un *hintermonde* qui les détache de leur hinterland. La distance la plus courte, n'est plus le critère décisif pour l'accès à une destination. Hoerner (2010) décrit les conditions de la constitution d'une destination touristique urbaine : accès aérien (*low cost*), infrastructure hôtelière, constitution d'attractions, événements.

Concentration de l'industrie touristique dans la ville

L'un des indicateurs de la concentration d'activités touristiques dans une ville globale passe par la présence de voyageurs d'affaires et par la prédisposition des organisateurs de salons et de conférence à choisir cette ville pour ses qualités globales (Ashworth & Page, 2010). N'importe quelle ville peut accueillir des événements, alors que toutes ne peuvent pas créer des attractions touristiques. Peu de secteurs offrent des taux de profits aussi importants que le tourisme. En outre, l'internationalisation des groupes et leur concentration financière se déploie dans le monde entier. Le groupe Shangri-la, a ouvert des hôtels à Paris (2010) et Londres, mais c'est les villes asiatiques qui font l'objet de toute son attention. Entre 2009 et 2010, le groupe passe de 72 hôtels à 100. La croissance frénétique se mesure surtout dans les villes chinoises et indiennes. Les autres groupes, tels *Starwood*, *IHG*, *Accor*, *Hilton*, ont tous des stratégies similaires. L'Asie-Pacifique capturant la plupart de leurs projets. Il s'agit à la fois d'opérations financières, liées à la spéculation immobilière plus qu'aux résultats de l'exploitation. La construction d'hôtels apparaît comme une option d'investissement plus intéressante que la construction de bureaux. Le taux d'amortissement de la plupart des investissements touristiques est de l'ordre d'une dizaine d'années, ce qui permet des spéculations dans un climat de relative sécurité. Hoerner (2010) indique que cela permet également le blanchiment de l'argent sale, dans certains pays en développement où les contrôles sont plus réduits. Les groupes spécialisés dans le divertissement et les loisirs comme Disney, les grands opérateurs de centres commerciaux ont tous des objectifs de développement liés aux métropoles mondiales. Les groupes de sociétés de jeux, comme le malaisien Resort World (Groupe Genting), l'américain Sands ont aussi des ambitions mondiales, en élargissant leurs opérations à des entreprises de tourisme intégré, comme à Macao, Singapour, aux Philippines, en Angleterre, aux Etats-Unis.

Rénovation urbaine et Patrimonialisation de l'espace urbain

Les villes industrielles ne suscitaient guère plus qu'une rapide évocation de leur vitalité économique puis de leur déclin. Mais avec les politiques de reconquête de la ville et la mondialisation qui a remis les villes au cœur, l'espace urbain n'est plus un repoussoir aliénant qu'il faudrait fuir au plus vite. La croissance du tourisme urbain, va de pair avec la restructuration urbaine, la civilisation des loisirs et correspond au déclin du tourisme de masse dans des villégiatures paradisiaques mais isolées de leurs sociétés. Par conséquent, il n'est plus question de fuir la ville ou « *d'évasion urbaine* », mais de « tourisme urbain ». Alors pourquoi cet engouement pour les villes, ou tout du moins pour certaines métropoles ? La valeur et l'intérêt dévolus à un lieu ont évolué avec ces processus de touristification et de rénovation urbaine. Les espaces urbains en se régénérant et en sortant de l'industrie, jouent sur la culture pour *patrimonialiser* des lieux urbains qui n'auraient pas été considérés comme dignes d'« intérêt » auparavant (Maitland, 2007). En effet, seules les villes d'art et d'histoire étaient dignes d'être considérées comme villes touristiques. Le nombre d'étoiles sur les guides verts Michelin ou les guides bleus étaient essentiellement attribués en fonction du patrimoine que la ville avait. Les anciennes villes industrielles sont sorties de leur image grise et rouillée de ville en crise. Les urbanistes qui se réclamaient de la réhabilitation urbaine ont réalisé l'impact sur les autorités locales et les aménageurs à travers le monde occidental. Landry (2009) a mentionné certaines pré-conditions à la créativité telles que la présence d'établissements d'enseignement supérieur, les systèmes de valeurs, des modes de vie et l'importance de l'identification des habitants à leur ville. Les villes poussent à la requalification urbaine autour de projets utilisant la notion de marketing urbain pour en assurer leur visibilité (Scott, 2006). La rénovation urbaine et la requalification d'espaces publics s'articulent autour du besoin d'équipements spécifiques pour rendre la ville plus attrayante tant pour les résidents que pour

les visiteurs. La ville devient terrain de jeu du tourisme. L'urbanité, la qualité de vie, sont des vecteurs de tourisme et n'importe quel espace de la ville est susceptible de devenir un espace touristique. Les villes avec une taille suffisante et une économie diversifiée ont aussi effectué leur rénovation urbaine et leur transition vers la nouvelle économie. La réhabilitation de bâtiments anciens a permis l'utilisation de la culture et de l'éducation comme moteur de développement. Les universités ont marqué leur retour au centre des villes européennes, mais aussi non occidentales, avec les campus urbains.

Avec la vague de désindustrialisation dans les villes anciennement industrielles, le patrimoine industriel obsolète est devenu pléthorique, voué à la démolition a été «sauvé» à cause de la prise de conscience de sa valeur historique et du potentiel tertiaire et créatif (van Loon, 2008). Les friches sont aménagées en lieux de loisirs, en équipements culturels ou en centres technologiques tertiaires. Les immenses anciennes filatures de Nouvelle-Angleterre ont été transformées en pépinières d'entreprise et en collèges universitaires usines comme les usines de l'*Amoskeag* à Manchester, au New Hampshire. Non loin de là, Lowell, la ville natale de Kerouac, a connu le même tournant, tout en lui donnant un caractère plus touristique à cause de la mise en avant du patrimoine et aussi à cause de la célébrité de son fils illustre, des itinéraires du patrimoine littéraire et industriel y ont été créés. La rapidité de la transformation économique chinoise a engendré une mutation urbaine qui a changé la physionomie des villes de Chine. Shanghai, dans sa fièvre de renouvellement urbain, a conservé quelques pans témoins de son urbanisme industriel, comme *Xintiandi*, transformés en ensembles touristiques et commerciaux, (Sanjuan, 2009). La patrimonialisation des villes a métamorphosé des gueuses industrielles en princesses altières du tourisme. Lyon était perçue comme une ville industrielle, secrète et ennuyeuse, sans grand intérêt si ce n'était sa proximité avec la mer ou les Alpes. C'était la situation d'une ville de province complexée jusqu'aux années 1990. Depuis la ville a pris une dimension internationale, culturelle et touristique. Le classement du centre ville au patrimoine mondial de l'UNESCO a fait prendre conscience à la population résidente du potentiel urbain et touristique de la ville. L'offre touristique s'est complexifiée et la ville se décline par quartiers. Les habitants n'en finissent pas de s'étonner que leur ville puisse attirer l'attention. En revanche, il faut noter que toutes les anciennes villes industrielles ne se transforment pas facilement en métropoles postmodernes, touristiques et créatives. Certaines n'attirent ni les cadres, ni les capitaux, ni les artistes. Après des années de crise économique, une dépopulation interminable, Saint-Etienne ne réussit pas à s'inscrire dans ses objectifs créatifs et d'identité renouvelée. Les recettes créatives y ont été appliquées : renouvellement urbain, mise en place de la cité du design sur les friches industrielles de Manufrance. Il manque à la ville la taille et le climat d'émulation qui rendent la ville attractive. A moins de cinquante kilomètres de Lyon, Saint-Etienne reste dans l'ombre et dans l'orbite de sa voisine, reléguée au rôle de banlieue.

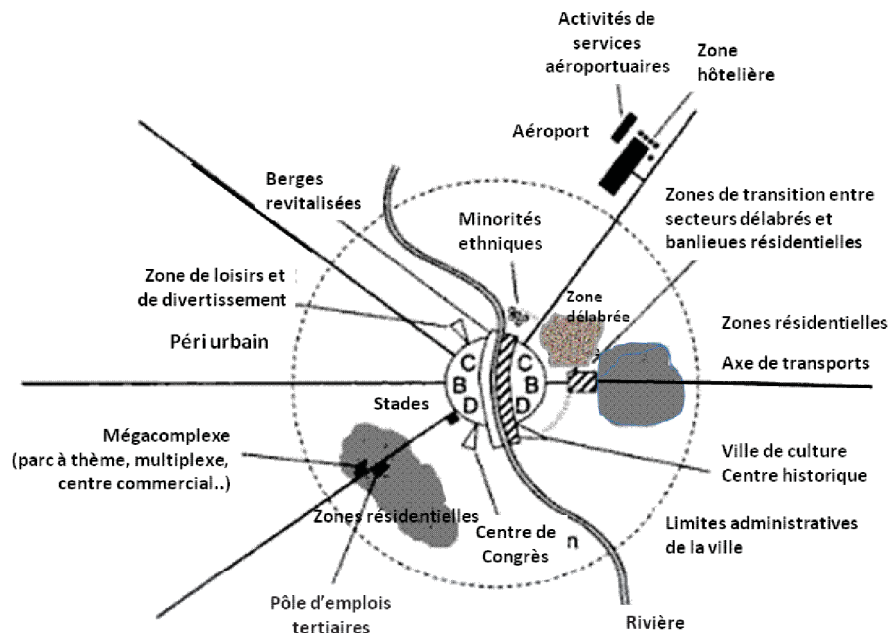
3.1.2 *Morphologie de la métropole touristique*

On peut voir un lien entre quartiers dynamiques et intérêt touristique (Equipe MIT, 2000). Touristes et travailleurs ne sont pas hostiles à visiter une ville à l'atmosphère urbaine affirmée (rues animées, berges, promenades, activités culturelles, ambiance vivante, propreté...). La ville postmoderne se restructure autour d'aménagement (dans la *Flexopolis* et l'*exopolis*) de:

- Friches urbaines aménagées en espaces de loisirs, d'éducation, de recherche
- Front de mer/de rivière (commerces, bureaux, accueil)
- Equipements culturels (musées, etc), attractions (parcs à thèmes, complexes hôteliers périurbains)

- Infrastructures d'accueil (MICE, centre de congrès, hôtels, aéroports, stades...)

Le phénomène touristique peut-être appréhendé à travers la perspective de l'urbanisme et des opérations de requalification et de rénovation urbaine. De nombreux travaux de recherche se sont intéressés à d'anciens quartiers industriels ou portuaires, requalifiés en zone de développement économique tertiaire, qui se tourne vers les loisirs, la culture et si possible le tourisme.



Carte 2 : La ville touristique au cœur de la ville postmoderne

(Adapté d'après Page & Hall, 2001)

L'espace touristique est traditionnellement concentré au centre des villes. Monuments, activités commerciales, infrastructure touristique y sont rassemblés (Carte 2). Une métropole postmoderne combine plusieurs endroits susceptibles d'activités touristiques, sans avoir à faire référence à un centre historique ou centre ville (Shameen & Reyes, 2002). Le tourisme remet à sa place le centre pour son influence et son importance, c'est-à-dire sa centralité. L'économie mondialisée fabrique du polycentrisme en métropole : tourisme et industries culturelles le tourisme est un catalyseur pour les rénovations urbaines qui se déploient dans le centre mais aussi en périphérie. La métropole touristique se touristifie, par une complexification de son offre touristique (Figure 13). Les espaces à vocation touristiques se multiplient en des modules spécialisés et se déclinent en autant de sites à vocation touristique au sein d'un environnement urbain (Hannigan, 1998). La ville touristique reprend les formes de la ville postmoderne et les caractéristiques de la *Fantasy city* (Hannigan, 1998) :

- ville *thémacentrique* (themocentricity), fondée sur un thème écrit
- la ville est promue agressivement, avec des stratégies de marketing urbain et de mise en place d'une gamme variée de produits
- une ville ouverte 24h/24, contrairement aux commerces traditionnels
- modularisation des produits, un éventail vaste d'ingrédients sont assemblés pour offrir une gamme d'expériences variées
- *solipsité* (solipsicity), où le district est détaché (sur les plans économique, culturel et géographique) et isolé des quartiers limitrophes en une *ville d'illusion*.

- *postmodernité*, où la ville est construite autour des technologies de simulation, de réalité virtuelle et du spectacle (en cela, le modèle de Disney est largement imité).

Certaines villes n'ont pas eu besoin d'opérations de revivification, de requalification ou de rénovation. Leur caractère récent a permis de cibler les opérations de transformation urbaine sur des lieux vierges comme à Dubaï, ou des terrains gagnés sur la mer comme à Macao. Dear et Flusty (1998), dans *Postmodern city*, ont proposé une catégorisation de ces changements en cinq grands thèmes recouvrant des morceaux de ville. La *privatopie*, (*privatopia*) est la ville privée, lotissement fermé, ou condominium. Les cultures de l'*hétéropolis*, que certains ont nommé la ville duale, avec ses polarisations socioéconomiques. La *ville parc à thème*, reprend des concepts basés sur les villes articulées autour de parcs, centres commerciaux, parcs de loisirs, lieux de culture et dont le tourisme épouse les formes.

Auteur approche	Soja Géographie urbaine	Dear & Flusty Tourisme urbain	Hannigan Tourisme urbain
Restructuration urbaine	Flexopolis	Ville parc à thème	Thémacentrique
Nouvelle urbanité	Exopolis	Privatopie	Ville marketée
Diversité et	Cosmopolis		Ville 24h/24
Ville duale	Métropolarités	Lieux interdits	Touristification (création de nouveaux produits)
Dualité et tensions		Hétéropolis	
Clusterisation	Ilots forteresses	Ville forteresse	Solipsicité (enclaves touristiques)
Virtualité et territorialité	Simcity		Postmodernité (virtualité)

Figure 13 : Ville postmoderne et tourisme

La *ville-forteresse*, où des îlots de richesses vivent en enclave face à des lieux de terreur, où la police essaie de contenir la délinquance. Les *lieux interdits* sont les zones publiques privées (centres commerciaux, etc.) réservées à certaines populations mais fermées aux « indésirables ». Le touriste utilise des espaces utilisés par d'autres personnes (Cazes & Potier, 1996). Équipements urbains aux coûts très élevés réalisés dans une perspective à la fois d'aménagement urbain et touristique. Question d'aménagement et de mise en scène, bénéficiant à la fois les résidents et les visiteurs. Les usages de ces équipements sont mixtes (palais des congrès, centres commerciaux, musées, parc d'attraction, etc.), mais le tourisme permet une diversification de clientèle pour les rentabiliser. L'usage mixte de ces équipements explique aussi l'une des difficultés de l'analyse de l'impact du tourisme. La ville postmoderne est donc toute entière vouée à la consommation urbaine. Les lieux du *nouvel urbanisme* - centres commerciaux, mégacomplexes, multiplexes, communautés fermées, fronts de rivière requalifiés, lieux de loisirs et de divertissements- sont transformés en un parc à thème à l'échelle urbaine qui se déploie dans le cœur de la ville et ses périphéries *touristifiées*, transformées en lieux de loisirs (Ryan, 2002). Certains émettent des réserves sur une urbanité sélective où les éléments non désirables sont rejetés de ces espaces de consommation. Cela questionne aussi les éléments de l'authenticité d'une telle ville. Le droit à la ville et la production de nouveaux espaces sont au cœur des questions de la ville postmoderne.

3.1.3 Clusterisation touristique de l'espace urbain

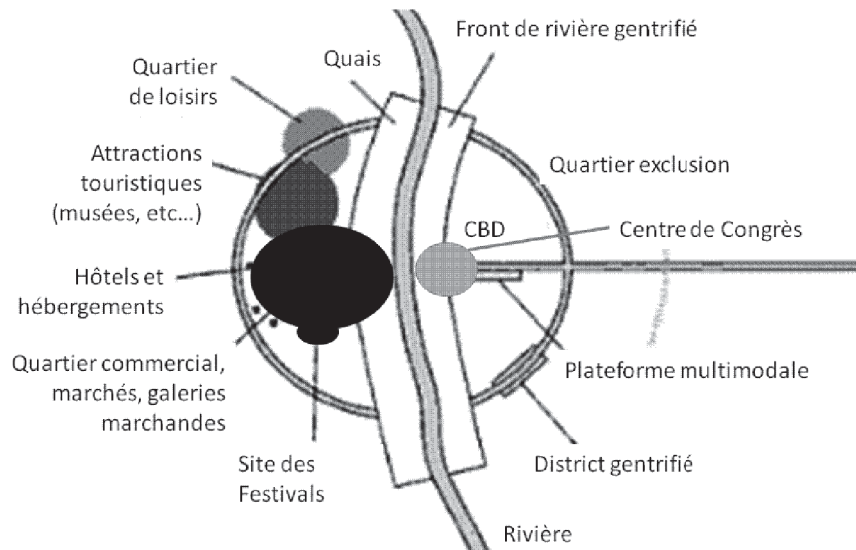
La métropole touristique est caractérisée par une spatialisation des activités touristiques, qui peut être l'œuvre de stratégies de *clusterisation* délibérées que l'on retrouve

sous les vocables d'enclaves, de zone, de quartiers. Porter (1990) a mis en théorie la notion de *cluster*, parfois exprimée comme « quartier, district » (pour les zones intra-urbaines), « pôle » (surtout pour les zones technologiques périurbaines), « zone » ou littéralement traduit par « grappes » ou agrégats. C'est un concept analytique, mais aussi comme un outil stratégique clé qui a influencé les décideurs et politiques d'aménagement. Un *cluster* est un phénomène économique qui s'exprime par une concentration géographique d'activités et favorise la compétitivité du lieu. Il regroupe « *des entreprises interconnectées et des institutions associées dans une filière particulière et reliées par des points communs et des complémentarités* ». Porter (2000) a affiné la définition d'un cluster, en le décrivant comme un (a) catalyseur pour produire de la croissance, de l'innovation et de la compétitivité. Les (b) éléments qui composent un cluster sont les industries uniques, fournisseurs d'intrants spécialisés, les fournisseurs d'infrastructures spécialisées, les clients, les entreprises dans les industries liées par des compétences, des technologies ou des intrants communs.

Les spatialisations touristique et thématique de l'espace urbain se font dans un objectif de différenciation et de *branding*, par opposition au rouleau compresseur du tourisme de masse et de la « *sérialisation* » des villes. La taille de la ville permet une déclinaison multifonctionnelle de l'espace urbain. La fonction touristique se retrouvant dans : la ville historique, la ville culturelle, la ville nocturne, la ville commerçante, la ville des affaires avec le CBD qui est le lieu central des activités de réunion, congrès et salon, la ville sportive (stades et installations sportives) et la ville touristique. Cette dernière recouvre les autres fonctions et leurs ressources (Burtenshaw, et al., 1991; Page & Hall, 2003). L'accumulation d'offre d'équipements d'accueil (aéroports, hébergements, centres de congrès, parc à thèmes, enclaves touristiques- quartiers anciens, quartiers d'art, quartiers ethniques, quartiers commerciaux, quartiers de divertissements) sont une condition majeure pour la touristification urbaine (Cazes & Potier, 1996). Ces fonctions se recoupent ou se superposent selon les quartiers. Les parcs des expositions sont souvent proches des installations sportives en vertu de leur besoin important en réserves foncières.

Ce qui est nouveau, et ce qui caractérise le « nouveau tourisme urbain » est l'échelle, la complexité et la diversité des expériences de consommation qui existent maintenant dans les paysages urbains, construits spécifiquement pour le tourisme et les loisirs. Dans une approche marketing, le *mix touristique* insiste sur la combinaison des fonctions touristiques à celle de la durée (temporalité) dans son offre de produits touristiques (Hsu, Killion, Brown, Gross, & Huang, 2008). La mise en place de *zones touristiques* et de *quartiers touristiques* (clusters) se fait dans un processus de « système touristique » (Leiper, 1990). De nombreux clusters sectoriels, comprenant des institutions gouvernementales et des organismes parapublics et privés, débouchent sur des clusters touristiques territoriaux (logique de labels, de terroirs, de destination). Capone (2006) indique que le développement touristique d'un site dépend plus de la concentration des fonctions économiques que de la dispersion. Bonetti (2006) définit le « système territorial » comme le contexte susceptible d'héberger un système touristique. Le point central de son approche est fondé sur le réseau de relations entre les acteurs du système touristique, suivant un degré de centralisation et leur degré d'interdépendance. Seaton (2001), prend l'exemple, de *BookTownNet* pour illustrer le phénomène de petites villes devenues enclaves touristiques mondiales en se spécialisant dans un produit et en s'organisant en réseau mondial via internet. Les bénéfices et avantages du zonage des activités sont soulignés par Porter (1990), non seulement pour la production de biens mais aussi pour le tourisme : « *Dans un quartier touristique, par exemple, la qualité de la découverte faite par le visiteur ne dépend pas seulement des attractions primaires, mais aussi de la qualité du service procuré par les prestataires : hôtels, restaurants, magasins, transports* ». La synergie procurée par le

regroupement de ces activités et intérêts n'est conduite par une recherche d'économie d'échelles comme en industrie ou distribution (Motoyama, 2008). L'offre et la demande se nourrissent mutuellement.



Carte 3 : Spatialité des fonctions touristiques urbaines centrales

(Adapté d'après Page & Hall, 2001)

Les quartiers ethniques marchandisés, le quartier international, le quartier historique (décliné par période si possible, quartier romain, quartier colonial), les friches industrielles reconverties, les villages urbains, le quartier du shopping, le quartier des divertissements et de la nuit, etc, sont autant de déclinaisons possibles de l'espace urbain (Tableau 9). Les événements sont une partie intégrante du processus touristique, en utilisant les infrastructures et ressources, tout en ayant une durée de vie limitée (Heath & Wall, 1992).

Site et cadre urbain	Ville historique Ville d'Arts & Culture	Ville du Divertissement et loisirs	Ville du shopping et des affaires
Site urbain	Musées Histoire	Parcs et espaces verts	Magasins
Morphologie urbaine	Sites historiques Monuments Quartier ancien	Équipements sportifs Casinos	Centres de congrès Parc des expositions
Bords de rivières, front de mer	Quartier des Arts galeries d'art Opéra Théâtre	Discothèques & vie nocturne Quartier "chaud"	Centres commerciaux
Urbanisme Architecture	Quartier créatif, bohème	Amusements & parcs à thème	marchés
Équipements	Quartier ethnique événements culturels festivals	Quartier alternatif Événements et festivals	Quartier d'affaires
Hébergement	Hébergement Hôtels de luxe	Hotels de chaine Chambres d'hôtes, auberges	Hôtels de chaine avec salons et salles de réunion
Restauration	Restaurants gastronomiques	Type de restaurants	Restaurants de luxe

Tableau 9 : Fonctionnalité de la ville touristique

(adapté d'après Ontario Tourisme, 2008)

Enclaves touristiques ou centralités à fonctions multiples ?

Hoerner (2008) met en avant l'idée de stations touristiques urbaines qui s'intègrent aux besoins des visiteurs (touristes et résidents) et offrent une fréquentation continue pendant

l'année. Les affres de la saisonnalité sont contrées par des stations qui fonctionnent sans arrêt, grâce à une offre à la fois touristique et commerciale. Les Champs-Élysées sont un exemple de station touristique ou de ce que l'on pourrait nommer d'enclave touristique (de cluster de services). C'est une station touristique utilisée autant par les habitants de la ville que par les touristes à cause de son offre commerciale qui n'est pas seulement touristique. D'ailleurs les conflits liés au travail du dimanche, s'inscrivent aussi dans cette tendance, à rendre l'enclave touristique, part de la *Fantasy City*, ouverte 24h/24, tant pour les visiteurs que pour les résidents. Les Parisiens ne rechignent pas à fréquenter la foule sur les Champs-Élysées le dimanche, tant pour les magasins ouverts, que pour l'atmosphère dynamique et pour le plaisir de se fondre dans une foule internationale et être vu. Vancouver, Shanghai sont des exemples des politiques de réaménagement appréciées tant par les touristes que par les résidents, quais, embarcadère, réseau de métro (Vazquez, 2010). Les raisons du succès tiennent du caractère mixte des aménagements. L'espace commercial est accessible à la location en veillant à y intégrer des micro-entrepreneurs et des grandes entreprises ce qui a eu pour effet de conserver une grande mixité d'offre commerciale et finalement de demande (Tableau 9). Les réaménagements du centre ville sont des espaces publics où les groupes se mélangent, se rencontrent, sans se déranger (Hall, 2005). Le patrimoine mis en valeur, l'offre commerciale et de loisirs, les échanges, renvoient directement à la fonction de la ville comme marché, lieu de sociabilité et de divertissement. Knafo (2007) souligne que les raisons principales de visite et d'intérêt pour la ville sont : le patrimoine (culture, patrimoine, histoire), les loisirs (divertissement, récréation, shopping, vie nocturne) et la modernité (gratte-ciel, nouvel urbanisme et architecture). Le dernier point est confirmé avec une course quasi vaine pour le plus building ou la structure la plus massive. Les superlatifs abondent, dans un mouvement qui pousse pour un constant renouvellement de l'offre urbaine (Leiper & Park, 2010).

Clusters historiques et culturels

Le cluster culturel est souvent lié à la ville historique dans l'espace mais pas nécessairement avec ce qui a trait à l'âge des bâtiments. Il s'agit de la concentration de musées, galeries d'art, opéra, théâtres, de médiathèques, de boutiques connexes dans un quartier. La perspective de l'impact de la commodification sur le tissu urbain a surtout été étudiée dans les villes historiques, soumises à la marée des touristes, ainsi que les quartiers anciens des grandes villes soudainement gentrifiés (Mansvelt, 2008). Le classement au patrimoine de l'humanité par l'UNESCO attire les touristes et peut aussi produire un effet nocif sur le lieu, physiquement protégé, mais socialement détruit. L'expression de la culture haute (musées, galeries, théâtres, patrimoine bâti...) représente les lieux visités par les touristes, symboliques de la ville, et utilisés comme lieux iconiques et de construction de l'image et de la marque urbaine (Evans, 2003). Le tourisme d'affaires constitue généralement un segment convoité par les municipalités. Il est considéré comme lucratif et moins visible que le tourisme de découverte. Le tourisme redonne de l'importance à la rue, à la marche à pied, à l'animation des centres des villes par la consommation d'activités culturelles, de festivals, de spectacles de rue. Il permet aussi une ouverture plus tardive des magasins qui bénéficie aussi aux résidents.

Clusters créatifs.

L'émergence de *quartiers créatifs*, se pose comme alternative de développement culturel et économique urbain. Leur but est de dynamiser la nouvelle économie urbaine, et d'attirer du capital humain, pour intégrer des espaces de production basés sur les industries culturelles et tertiaires. Foord (2008) analyse les stratégies de villes globales, dans leurs efforts pour développer la créativité de la ville, et son attractivité. Toutes ont désigné des quartiers spécialisés dans un type de créativité autour de zones de bâtiments industriels désaffectés ou en suscitant des opérations de rénovation urbaine. Elles contribuent à

l'évolution des métropoles vers une économie du savoir (Poblenou à Barcelone, Cité Multimédia à Montréal, Southbank à Londres, Leichhardt à Sydney, Euroméditerranée à Marseille...). Plutôt que de se restreindre à l'appellation « quartiers créatifs », Evans (2009) suggère l'utilisation du terme « quartier de l'économie du savoir » qui inclurait des activités artistiques, éducatives, médiatiques et technologiques. De plus, la désignation de quartiers créatifs participe à la création de nouveaux territoires. Leur intégration à l'offre touristique de la ville permet de nouvelles expériences, dans un cadre urbain renouvelé, répondant aux nouveaux besoins des touristes urbains, déjà familiers avec la destination

Cluster des MICE et expositions

Les salles de congrès, parcs des expositions, centres de congrès sont distribués en fonction de l'espace disponible. De nombreuses villes ont un centre de congrès situé à une adresse prestigieuse dans la ville, proche des grands hôtels et de lieux de shopping et divertissement. Les parcs des expositions, de par leur besoin en espace sont surtout situés en périphérie, généralement entre le centre ville et l'aéroport.

Cluster du shopping

Zones commerciales spécialisées, centres commerciaux, marchés (spécialisés ou généralistes), brocantes, farfouilles. Les quartiers de vente au détail et les zones de marché sont en général situés dans des quartiers proches, centraux, alors que les centres commerciaux ont tendance à être situés en banlieue. Pourtant cette distribution présente de nombreuses variations régionales. En Asie, la ville commerciale, avec les grands centres commerciaux sont situés dans la ville des affaires, avec des mégacomplexes intégrés.

La ville de la nuit

Beaucoup de villes ont délimité des zones dédiées à la vie nocturne où les boîtes, bars, restaurants sont concentrés. Cela est parfois lié à des politiques délibérées de zonage et de réglementation des heures d'ouverture.

Enclaves ethniques

Les villes en cours de mondialisation, prises dans les logiques contraires de standardisation et de recherche de spécificité, reconstruisent des identités qui accommodent ces courants divergeants. Chang (2000) illustre comment le tourisme urbain représente les forces de la mondialisation et la construction sociale du lieu à une échelle locale, à travers l'étude du Little India de Singapour. Les flux circulant, altèrent les physionomies urbaines et le rapport au local s'est inversé avec la technologie (Oncu & Weyland, 1997). On peut penser local tout en agissant global. La glocalisation au centre de nos vies. Le discours de la ville moderne fait une large place à la notion de glocalisation. Yamashita (2003), cite la définition faite par Roberston en 1995 « *comme une compression du monde due à la une globalisation accrue qui se traduit par le télescopage du global et du local qui se mélangent* ». La glocalisation est en fait le terme le plus neuf pour exprimer les mouvements de métissage, de créolisation mondiales, mais localisées dans des lieux précis. La façon dont un groupe ethnique s'approprie un élément étranger et en fait une part acceptée de son identité correspond à cette idée. L'exemple des enclaves ethniques (Quartier chinois, Petite Italie, Little India, etc) se trouve au carrefour de problématiques touristiques, sociales, identitaires dans un cadre urbain. Les enclaves ethniques des villes multiculturelles sont valorisées comme signes d'ouverture et d'internationalisation, dédiées à une consommation par la minorité culturelle, mais aussi l'ensemble des résidents et les touristes. A Toronto, ville qui a officiellement dédié des quartiers ethniques, dans un but identitaire (esprit multiculturaliste canadien), mais aussi touristique (l'exotisme et la diversité vendent), ces quartiers gardent une

valeur sentimentale et centrale pour les minorités concernées, même si elles n'y habitent plus depuis longtemps. (Hackworth & Rekers, 2005). Ces quartiers sont devenus des garants de la globalisation d'une métropole et de son accession à un statut « global ». Les municipalités l'ont bien compris en développant des stratégies de valorisation des enclaves ethniques, symboles d'ouverture sur le monde et d'internationalisation, même si les traditions nationales ont plutôt favorisé l'assimilation (Shaw, 2007). Ces quartiers sont donc avant tout, des lieux commerciaux, touristiques, d'animation culturelle et des symboles de communautés dispersées et devenues « invisibles » et non pas des lieux de résidence de primo-arrivants.

3.2 Touristi-cités

Définir la touristicité

La recherche européenne et notamment française, autour de l'Equipe MIT Ville et tourisme est devenue une référence en recherche en tourisme urbain s'est intéressé à l'habiter touristiquement la ville (Rémy Knafou, Philippe Duhamel, Olivier Lazzarotti, Isabelle Sacareau, Philippe Violier, Mathis Stock). Une importante littérature et tentative de catégorisation a été produite (Equipe MIT, 2005). L'Equipe MIT (2002), propose une définition de la touristicité d'un lieu : « *La touristicité d'un lieu exprime son degré de mise en tourisme* »⁵⁶. Le taux de fonction touristique (rapport du nombre de touristes pouvant être accueillis au nombre des habitants permanents) en constitue une approche statistique. Toutefois, l'existence des lits ne renseigne pas sur la qualité (touriste ou non) de l'utilisation. Selon Michael Hall (2005), le tourisme urbain se mesure à la requalification de friches industrielles. Les opérations d'urbanisme sont générées par le tourisme autant qu'elles le suscitent. Les touristes font une utilisation intensive de nombreux équipements et services urbains, mais peu d'équipements urbains ont été créés spécifiquement pour un usage touristique. Dans la ville, l'espace public, mais surtout la zone centrale, offre des lieux de coexistence qui varient en cours d'utilisation mais aussi physiquement et sociologiquement avec, dans certains cas, l'ajout de la dimension symbolique. Dans l'espace urbanisé, l'offre est concentrée dans des polarités et a peu de variété à cause du zonage. Les villes connaissent un mouvement de gentrification et d'embourgeoisement, avec les populations de situation de pré-tourisme quittant les quartiers touristiques (Bailey, 2008). Les villes sont de plus en plus restructurées comme centres de consommation.

3.2.1 *Éléments de touristification urbaine*

Marchandisation et commodification de l'espace urbain

Les villes ont su tirer parti de la commodification / marchandisation des lieux du patrimoine, de la ville historique, des espaces ethniques, en les transformant en des enclaves visibles, avec un mobilier urbain spécifique (portes, signalisation bilingue, mobilier, etc.) dans un but de créer une attraction supplémentaire. Rouleau compresseur, le tourisme par ses équipements favorise la standardisation des formes urbaines touristiques. Le touriste essaie d'affirmer sa singularité au travers d'une consommation de lieux, somme toute conformiste, quel qu'en soit le degré de personnalisation de l'expérience. Les villes sont « consommées », particulièrement visuellement, tout en fournissant divers types de services aux visiteurs et habitants (Urry, 1995). Le tourisme urbain ne se limite pas à une accumulation d'installations touristiques. C'est la consommation de signes, de symboles et spectacles, la découverte de lieux esthétisés de divertissements et de loisirs (Selby, 2004). La plupart des villes

⁵⁶ Source OMT, 2010 http://85.62.13.114/media/news/fr/press_det.php?id=7331&idioma=E

touristiques, selon des degrés différents, usent de leur identité comme d'un produit, faisant que leurs lieux centraux deviennent entièrement commodifiés et consommables. En cela, la standardisation de la commodification urbaine est très poussée, mais dans la forme chaque ville est déclinée par un « emballage » personnalisé. Le Barcelone *consommable* n'est guère différent du Paris ou de l'Edimbourg. Hannigan (1998) dans *Fantasy City*, se penche sur l'éclosion de la « ville du divertissement » avec des espaces stratégiques transformés en lieux de loisirs, de commerces, de divertissement et de rencontre. Hannigan souligne que la consommation se fait autour des thèmes globalisés de la *ville du divertissement*, ou *ville ludique*. Il distingue quatre systèmes principaux d'activité consommatrice hybride: shopping, restauration, divertissement et éducation. Le jargon de l'industrie de la distribution identifie ces types de consommation comme : « ludo-paniers (*shopertainment*), ludo-culinaires (*eatertainment*) et ludo-éducatifs (*edutainment*) ». La consommation en *ludo-panier* peut être exemplifiée par le renouveau des marchés typiques, carnavaux, marchés de Noël qui font de l'acte d'achat une expérience différente de la ville dans une ambiance festive (Gotham, 2007). Le rapport entre consommateurs et producteurs est complexifié par la recherche d'une expérience, au-delà d'une simple transaction commerciale (Ateljevic & Doorne, 2003). Le *ludo-culinaire* insiste sur l'expérience en dînant, comme par exemple dans les Hard Rock Cafés ou les restaurants à thème historique. Les activités éducatives et culturelles sont confondues avec l'utilisation de la technologie et du divertissement dans le *ludo-éducatif*. Le cas le plus évident est celui des musées qui se sont transformés pour répondre à cette évolution. La *touristification* conduit à modifier le regard sur les villes et fait émerger de nouvelles formes urbaines comme les comptoirs, les complexes hôteliers fermés, les îles-hôtels, les enclaves et quartiers touristiques, etc.

Authenticité

La notion d'authenticité reste complexe et sujette à des interprétations différentes (Wang, 1999). Elle suggère l'idée d'un âge d'or face à une corruption perçue qui fait écho aux notions de patrimonialisation et de muséification. C'est donc avant tout une réaction à une situation donnée. La perspective historique et l'historiographie à travers les choix de rénovation ont suscité d'amples débats sur l'authenticité, depuis Viollet-le-Duc et Ruskin jusqu'à nos jours. La dimension pédagogique du lieu, avec la reconstruction du passé et les choix faits pour l'honorer ou l'ignorer renvoient à ce que Nora appelle les « lieux de mémoire ». Ceux-ci peuvent être perçus dans leur dimension matérielle, symbolique et fonctionnelle, basés sur une intention de souvenir. Ils sont disponibles à la fois comme expérience sensorielle et susceptibles d'élaborations abstraites. Le but du lieu de mémoire est d'arrêter le temps et l'oubli (Nora, 1984). Le quartier autour de la *place Merdeka* à Kuala Lumpur en est le haut lieu de l'inconscient collectif de la nation malaisienne, avec ses symboles, immeubles, plaques, références littéraires. Bien que les trois dimensions de la culture puissent être proposées comme produits de tourisme, la haute culture est la plus évidente à traduire en élément touristique. Avec des sites spécifiques et des attractions définies elle est facilement commercialisable, par opposition aux attractions plus diffuses de la culture folklorique et populaire (Green, 2002) et du multiculturalisme. Les cultures populaires et folkloriques sont plus fragiles comme patrimoine intangible et leur expression passe davantage par des événements et des produits culturels, comme la musique (Connell & Gibson, 2004). Venise, La Nouvelle Orléans, Paris (Marais), Londres (Soho), Macao, Shanghai (Yuyuan) sont autant d'exemples d'ensembles culturels prestigieux, dont le tissu social a été recomposé en quartiers à consommation culturelle et touristique, que certains qualifient de « disneylandisés » (Zukin, 2010). Marrakech, en devenant un haut lieu de tourisme culturel, s'est gentrifiée avec de nombreux riches Européens rénovant des résidences

secondaires dans la casbah. A Singapour, certains quartiers anciens, comme Kampung Glam, préservés de la rénovation urbaine brutale, sont des cas évocateurs de résidus patrimoniaux et devenus des espaces publics reconvertis à la fois en lieux de mémoire thématiques (quartier ethnique), en espaces publics de loisirs (Clarke Quay), voire d'activités culturelles (Tanjong Pagar). Ils tirent parti de la conservation du patrimoine culturel et ont mis en place des processus de sauvegarde du patrimoine similaires à l'Europe. Les sites multiculturels ou enclaves ethniques suscitent aussi un intérêt accru, en tant que lieu de mémoire, lieu de loisirs et en tant que marqueurs identitaires. Les marqueurs contrôlent les représentations et figent des signes culturels reconnus, même si ceux-ci ne correspondent pas à l'évolution d'une minorité ethnique dans un pays donné. La projection d'authenticité est faite selon les attentes supposées des visiteurs et la reconstruction acceptable d'une identité (Wang, 1999). La population résidente « ethnique » a depuis longtemps quitté le quartier pour d'autres lieux de résidences. Les enclaves ethniques offrent des expériences *disneylandisées* de « style de vie » et servent de point de ralliement folklorique d'identités minoritaires en voie d'assimilation, comme le quartier chinois (*NiuShuiChe*) de Singapour, ou les Petites Italies en Amérique du Nord (Hackworth & Rekers, 2005; Brenda S.A. Yeoh, Tan, Wang, & Wong, 2004). Elles débouchent aussi sur la sérialisation d'enclaves qui relativisent le patrimoine et les trajectoires historiques, éléments définissant l'identité d'une ville. Cette approche se place du côté des impacts et des transformations que le tourisme peut engendrer, mais souvent les études sociologiques accusent le tourisme de phénomènes dont il n'est que partiellement responsable (Gotham, 2005; Hackworth & Rekers, 2005).

Les lieux du patrimoine (notamment ex-industriel) servent de relique du passé et de lieu de mémoire individuelle et collective. La pression touristique et le succès de ces quartiers leur donnent une centralité qui exacerbe son intérêt immobilier ou commercial. Ce que les gens prennent pour être significatif dans un lieu, est appauvri par son utilisation et sa consommation (notamment des lieux iconiques). Pourtant ces lieux consommés et explorés se transforment sous l'influence de ces nouvelles fréquentations touristiques. Plutôt qu'une *disneylandisation*, une hybridation dynamique peut être perçue, transformant les lieux par la rencontre entre résidents et touristes et recomposant l'identité du lieu. L'exotisme ne vient plus d'un eldorado vierge de toute maculation par le tourisme qui n'est qu'une chimère dans un monde fini. Coëffé et Violier (2008) évoquent un tourisme de découverte. Le lieu importe moins que la rencontre et la quête d'authenticité devient toute relative dans un monde « fini » et standardisé. Les touristes étant plus habitués à voyager jouent des clichés et se prêtent au jeu d'être un « indigène » sans avoir l'impression d'usurper une identité ou d'altérer une authenticité qui n'existe que par une construction mentale. Le lieu se réinvente en même temps que le tourisme se réinvente en découverte. De nouvelles productions d'espace se mettent en place, comme à Carthagène ou à la Nouvelle-Orléans, où les résidents revisitent l'espace urbain transformé (Cunin & Rinaudo, 2008; Gotham, 2005). Le tourisme peut-être un prétexte pour des rénovations urbaines, mais il peut aussi être suscité par des requalifications qui visaient avant tout un projet tertiaire et urbain comme à Bilbao ou à Shanghai.

Festivalisation et économie de l'éphémère

La notion traditionnelle du lieu est remise en perspective, appartenant à une relation complexe avec les processus culturels et économiques mondiaux. En effet, les métropoles par leur caractère de plus en plus standardisé perdent de leur spécificité. C'est par l'événementiel et la mise en scène que le lieu dépasse sa définition habituelle et se réinvente. L'espace public change lors des événements rituels qui ponctuent le calendrier annuel. Le territoire de la ville peut être délimité par le tourisme. Depuis les années 1990 festivals et événements participent à la création de l'image urbaine et au développement d'une prise de conscience

d'appartenance. Pilette et Khadri (2005) indiquent le besoin constant d'offre touristique et culturelle urbaine renouvelée par le terme d'*ice cream economy* (économie de l'éphémère). La « *ice cream economy* » est un agent puissant de d'aménagement urbain, de communication et de *touristification*. Barcelone, Athènes ou Beijing ont changé leur morphologie, leur identité et leur image avec les jeux Olympiques. La présence de visiteurs valide l'existence d'un lieu en tant que tel. La possibilité de rencontre et d'altérité, d'aventure, de découverte est l'un des moteurs principaux de l'invitation au voyage. Barcelone, Berlin, Bilbao ont connu un renouveau urbain qui a agit sur l'image de la ville et son positionnement. Stock (2008) insiste sur le caractère spécifique du tourisme urbain et de son influence sur la ville. Il évoque le « tournant récréatif », le passage à une société des loisirs. Ce tournant se manifeste par un processus de *festivalisation*, de rénovation urbaine et de patrimonialisation (quartier historique, quartier ethnique, etc.) et de modernisation. Elle contribue aussi à la création de nouvelles formes d'urbanisation (stations touristiques, villes touristiques). L'urbanisation peut être vue dans de nombreux cas comme un liée ou conséquente à la *touristification*, alors que, à l'inverse, le tourisme implique, la plupart du temps, un degré non négligeable d'urbanité (Pilette & Kadri, 2005). Les centres anciens, zones portuaires, docks et anciens bâtiments industriels sont les lieux de prédilection de cette reconversion urbaine, comme the Rocks (Sydney), Seafront (Le Cap).... Glasgow est devenue 'Patrimoine mondial' de l'Unesco et Capitale européenne de la Culture en 1990. Lille a aussi été capitale européenne de la culture en 2004. Les carnivals, festivals de rue comme à Rio, Venise, Nîmes (féria) ou Londres (Festival de Notting Hill) sont des exemples d'événements partagés sans distinction de lieu de résidence. Les marchés de Noël font le plein de touristes. Strasbourg a su jouer avec brio de cette tendance pour devenir une destination de choix dans un décembre autrement déprimé pour l'activité touristique. La taille et la diversification métropolitaine permettent d'offrir cette opportunité. Cela consiste en la création d'activités culturelles et de loisirs, centrées autour d'événements. L'ambiance de la destination est l'un des principaux motivateurs. Cependant, le produit est éphémère nécessitant un renouvellement continu et une amélioration rapide du produit pour garder l'offre. Ashworth (2010) souligne que la demande touristique urbaine est « volatile » et « pressée », donc n'hésitant pas à aller ailleurs s'il n'y a pas d'offre renouvelée. Pourtant les études sur les nouvelles formes de tourisme urbain sont encore rares. La consommation touristique urbaine, autour d'événements permet le jumelage de clientèles internationales, nationales et locales. En créant l'offre de produits culturels et de loisirs et en rénovant des quartiers industriels pour des usages mixtes, il y a amélioration de la qualité de vie des résidents, mais aussi enrichissement du portefeuille d'attractions de la métropole (Pilette & Kadri, 2005). Paris, métropole mondiale, offrant une variété étendue de possibilités de découvertes urbaines s'y intéresse aussi. L'évènementiel travaille pour l'image de la ville autant qu'il crée des distractions et sources de fierté pour les résidents, attire les touristes et contribue à l'économie urbaine. L'appropriation de l'image officielle par les résidents les résidents est cruciale pour sonner juste. Paris-plage qui était destinée aux Parisiens avait rencontré un grand succès auprès des touristes, qui voulaient aussi se fondre dans les pratiques des locaux. Dans un contexte métropolitain la clientèle de résidents peut devenir la plus nombreuse, même si elle est aussi celle qui dépense le moins. Son existence est une condition nécessaire du tourisme postmoderne, puisque les touristes sont expérimentés, indépendants. Ils recherchent l'échange visiteur-visité. Ils confortent aussi la tendance exhibitionniste de voir et d'être vu. Cela illustre la « tendance people », fortement exprimée en tourisme d'être vu, admiré ou envié. Les festivals, permettent à la masse et aux privilégiés de se côtoyer et de s'observer à certains moments déterminés et soigneusement régis. La participation à l'un des deux groupes ne dépend pas du statut de résident ou de touristes.

Il semble donc possible d'évoquer un *tourisme métropolitain*, qui combine une offre (métropole globale, créative, mise en scène) et une demande (métropolitaine, extérieure) spécifiques. Le tourisme métropolitain peut être situé par rapport à trois éléments:

- La dimension de la proximité (proximité géographique et culturelle des marchés et des clientèles touristiques)
- La fréquentation par des voyageurs et des résidents expérimentés, informés et voyageant fréquemment
- La quête d'une offre originale et sophistiquée associant des dimensions de rites et de risques comme éléments de l'expérience touristique urbaine;
- La dimension de l'urbanité: caractérisée notamment par le multiculturalisme et la diversité ethnoculturelle qui sont des dimensions structurantes de l'attractivité touristique.

3.2.2 *Politiques urbaines et touristiques : synergies et tensions*

Politiques touristiques urbaines

Howie (2003) présente trois types principaux de modèles de politiques touristiques, basés sur les modèles de gouvernance. Le premier type rassemble les modèles apolitiques avec le *modèle rationnel* (basé sur les informations sur la société et la recherche de la meilleure solution, mais au risque d'être idéaliste, voire irréaliste) et le *modèle des systèmes* qui basé sur une approche similaire à l'informatique, avec des éléments entrants (demande, support politique), des processus de changement (système politique) et des éléments sortants (recommandations). Ces modèles sont privilégiés par les organisations institutionnelles (OMT, nationales, régionales). Le second type rassemble les modèles politiques. Ils sont représentés par une approche qui favorise les aspects socioéconomiques de la société. Le modèle élitiste préfère qu'un groupe d'expert ou de personnages influents décide des politiques et les mette en place pour l'ensemble de la société. C'est l'approche pyramidale du sommet vers la base (*top – down*), qui est généralement perçue comme technocratique et peu respectueuse d'autres opinions. A l'inverse le modèle du groupe propose une approche pyramidale de la base (communauté) vers le sommet, en privilégiant les intérêts de la masse (*bottom – up*). C'est le modèle préconisé dans les politiques d'écotourisme de l'UNESCO. La synthèse des deux vient du modèle institutionnel qui se base sur des étapes logiques (le projet est proposé, adopté, légitimé, mis en place). Basé sur la concertation c'est le modèle préféré des opérations d'urbanisme majeures (mise en place de concertation lors de la construction d'une ligne de métro ou de tramway ; piétonisation, etc.) et des schémas directeurs. En général il s'agit de convaincre les électeurs de la validité d'un projet. Le modèle institutionnel n'est pas apolitique, puisqu'il est mis en place selon une orientation idéologique (celle du gouvernement en place). Le troisième type rassemble des modèles hybrides. Certains recherchent la satisfaction, avec des moyens acceptables, en décomposant des problèmes complexes en des sections plus faciles à traiter. La gestion par objectifs est un modèle basé sur les théories du management. Les résultats (*Key performance Indicators –KPI*) sont mesurés par la correspondance entre les ressources utilisées, les objectifs et l'action nécessaire pour y parvenir. C'est un modèle qui est utilisé de plus en plus fréquemment en aménagement et gestion urbaine, comme par exemple en Malaisie avec le *Programme de Transformation Economique* (ETP, 2010). Les modèles ont des buts multiples : simplifier la compréhension d'un problème complexe, identifier les aspects d'un problème, catégoriser les étapes d'un processus.

Les politiques favorisant l'attractivité et le dynamisme urbains par le biais de la culture et de la créativité, théorifiées par Florida, ont reçu un écho favorable à travers le monde. Elles conjuguent développement urbain et touristification. Singapour exemplifie la volonté de dépoussiérer son image de ville d'affaires sérieuse et efficace mais insipide et ennuyeuse, tant pour les résidents que pour les touristes (K. P. Tan, 2003). La cité-état a effectué un virage à 180 degrés dans ses choix de développement socioéconomique et d'aménagement urbain. Le gouvernement libéral et autoritaire, perçu comme un *big brother* paternaliste, mais opportuniste, a mis en place une politique d'ouverture pour remédier à son image négative et éviter d'être boudée par les 'talents' expatriés et par la « nouvelle économie » (Hui & Wan, 2003; C.-S. Ooi, 2006; Toh, Khan, & Koh, 2001). Dans cette lignée, elle s'est découvert un intérêt pour les arts, la bohème, a commencé à développer une tolérance gay⁵⁷ et a investi massivement dans l'économie créative et ludique (construction de mégacomplexes avec casinos, de circuit de Formule 1, promotion des arts, etc.). Cela n'est pas sans ironie qu'elle s'invente un visage créatif et culturel pour rester au palmarès de la course économique. D'ailleurs, les oppositions qui ont découlé de ces changements, et de la construction des casinos ont montré que les citoyens questionnent des décisions gouvernementales unilatérales, autoritaires et au bien-fondé socialement suspect (Yu, 2009). L'office du tourisme singapourien a changé sa stratégie pour épouser cette dimension, tout en gardant les thématiques neutres et policées du shopping, des vacances familiales mais en occultant l'ancienne thématique de « l'Asie colorée immédiate ». Henderson (2006) révèle que la marque est désormais composée de six caractéristiques: cosmopolite, jeune, dynamique, moderne, fiable et confortable. Il s'agit vraiment de passer de l'image d'une ville d'affaire rigide à une image *cool et hip*, basée sur la culture urbaine, numérique, créative. En 2010, le slogan est devenu « *Your Singapore* », en axant sur la liberté de découvrir la ville à la carte, tout en accentuant l'offre culturelle, la vie nocturne, le divertissement (les deux casinos) et les événements (concerts, F1...).

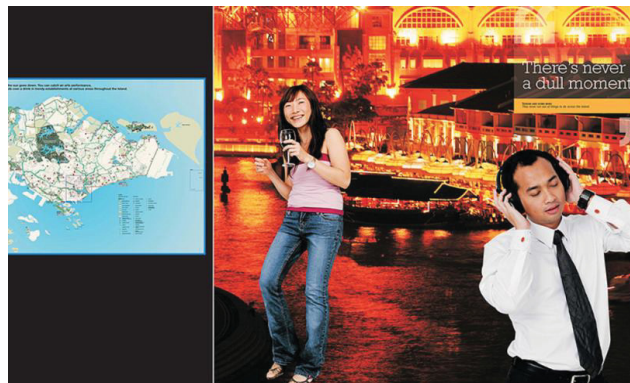


Illustration 2 : Singapour, ville branchée et hip

(Source.Singapore Tourism Board, 2010)

Si la campagne était destinée aux visiteurs et aux résidents, ces derniers l'ont réfutée en disant que « *Your Singapore (for the tourists), is not ours* »⁵⁸ et en faisant remarquer que les Singapouriens se sentent relégués derrière les touristes. Depuis la révolution de l'information et ses changements sociaux, la rigidité stérile et ses conséquences économiques ont contribué à pousser vers le modèle de Florida et d'attirer cette classe créative en montrant une ville ouverte et fertile (Shameen & Reyes, 2002; M. Tan & Yeo, 2009). Les équipements

⁵⁷ The Sunday Times (Singapour) 14 Juillet 2002

⁵⁸ The Straits Times, 12 novembre 2010

culturels semblent participer à une fonction d'urbanité et ont un rôle structurel mais aussi d'ancrage dans le concert des villes globales. Leurs détracteurs les accusent d'être des équipements destinés à une élite, plus qu'à la population, si ce n'est pas accompagné d'une politique de soutien à la créativité et à l'innovation. En cela, l'ouverture à la créativité à Singapour semble plus à même de toucher tous les segments de la population que dans les villes chinoises (Kong, 2009). Par exemple à Canton, le nouvel opéra, se targue d'être démocratique⁵⁹, même si son concept et sa signature (Zaha Hadid) en font plus un ouvrage de prestige destiné à inscrire la ville dans le circuit des villes mondiales et créatives qu'un changement social urbain majeur. La métropole globale a un type de tourisme différent des autres espaces urbains ; en relation avec sa taille, son ouverture globale, sa population et son influence.

Gentrification

Les cycles de gentrification dans les pays développés ont suscité de nombreuses recherches. Les fonctions urbaines classiques sont temporairement ou définitivement sacrifiées au profit de leur mise en tourisme. Le tourisme est vu comme un « parasite », destructeur d'un patrimoine et des écoumènes du tissu urbain qui pourraient vivre sans lui. La gentrification du bâti a son corollaire dans celle de la fréquentation des espaces publics « réhabilités ». Le caractère spectaculaire de la mise en scène du tourisme en ville, par ses aménagements et ses opérations d'embellissement est vu avant tout un moyen ou un gadget pour attirer les investissements et les visiteurs (ceux désirés). La nouvelle économie des quartiers rénovés et gentrifiés avec restaurants, galeries, cafés, bars, boutiques de luxe en fait aussi des lieux attractifs pour les visiteurs. Cela conduit à la consommation de l'espace urbain public par une catégorie de personnes qui en fait un terrain de jeu bourgeois, alors que les populations pauvres, qui formaient les habitants d'origine en sont chassés (Harvey, 1991; Mommaas, 2004). Le droit à la ville s'oppose à ces usages non inclusifs, dont le tourisme fait partie (Atkinson, 2003). L'atténuation des conflits entre le besoin sécuritaire des espaces publics et le souci de mixité sociale conduit à des politiques de protection du tissu social contre les effets de la gentrification dans certaines villes européennes (Evans, Foord, Gertler, Tesolin, & Weinstock, 2006). L'action des pouvoirs publics est décisive pour protéger ou non ces quartiers, en limitant les loyers et en cherchant des solutions durables. Dans la majorité des grandes villes d'Asie, les quartiers anciens, après le départ des populations vers des périphéries neuves, se transforment en « *inner city* » sans investissement ni réhabilitation qui déclinent rapidement. La valeur foncière prime sur la valeur historique. Des opérations de rénovations urbaines radicales sont mises en place : anciens quartiers rasés et remplacés par un urbanisme contemporain et vertical. Seuls quelques îlots témoins sont conservés. Ce sont des sites à vocation touristique et peu résidentielle : quartiers ethniques à Singapour ou à Kuala Lumpur (Utaka & Amiruddin, 2010), courées de Shanghai –*shikumen* comme *Xintiandi* ou de Pékin (*hutong*).

Des exemples relativement récents dans les zones métropolitaines touchées par la reconversion industrielles montrent que l'influence de la « classe créative » dans le processus de revalorisation de quartiers délaissés. A la recherche de locaux spacieux, peu onéreux et centraux, les artistes s'installent dans des quartiers dévalorisés, industriels ou populaires ; et peu à peu, par leur présence, revalorisent symboliquement le quartier. De nouvelles populations, attirées par ces quartiers branchés s'y installent. La demande monte et les loyers flambent (Miller, 2004). Cela a souvent pour conséquence de chasser les populations les plus pauvres dont les artistes eux-mêmes, incapables de payer les nouveaux (Slater, 2006; Vicario

⁵⁹ New York Times 4 août 2010 [opéra de guangzhou](#)

& Martinez-Monje, 2003). Le phénomène de gentrification se superpose généralement aux processus de réhabilitation urbaine publique, de patrimonialisation, voire de muséification de centres historiques ou de friches. Le tourisme peut contribuer négativement à l'urbanité d'un lieu en affectant son tissu social et contribuant à sa gentrification (Hamnett, 1997). Cela est manifeste dans les districts urbains historiques protégés, comme dans le vieux Macao ou à Melaka et Venise. Certains se sont intéressés aux conflits au quotidien dans les zones touristifiées entre résidents et visiteurs (Graham, 2003; Jurdana & Sušilović, 2006; Teo, et al., 2001). A Paris, le tourisme représente une part importante de l'activité économique, sans être mis trop en avant dans les politiques publiques, à la fois car la ville a un capital d'image très fort et aussi car le modèle de gouvernance risque d'opposer les intérêts de l'industrie du tourisme à celui des citoyens et résidents. Ashworth indique que les touristes dans un contexte urbain sont des *parasites*. Ils utilisent les espaces publics et services publics gratuitement ; et souvent sont une nuisance. Inversement, ils contribuent à l'économie urbaine par leur consommation. Dans ce cas-là, les excursionnistes seraient les « pires » touristes, par leur consommation minime et leur usage des infrastructures urbaines est extensif. La ville touristique repose sur une série d'attractions primaires et une infrastructure qui est aussi utilisée par les résidents. Les résidents bénéficient du tourisme. Ils ont accès à des infrastructures de qualité. Mais il revient sur ce point de vue, en en soumettant un autre. et leur citoyenneté est flattée par l'attention donnée à leur ville. La fierté d'appartenir à une ville touristique ressemble un peu à la célébrité. La perte de vie privée et de tranquillité est compensée par un style de vie qui fait rêver, même si la réalité est moins rose. Les visiteurs qu'elle accueille (visite des proches de nouveaux résidents venus du monde entier, résidents temporaires, comme les étudiants, stagiaires, touristes), procurent à la métropole un indicateur clé de son pouvoir d'attraction. Ceux-ci rencontrent par leurs pratiques de l'espace, les résidents et une communion par la consommation de l'espace s'y opère. Pourtant l'équilibre est fragile. Les intérêts des opérateurs et des employés du tourisme sont souvent en opposition avec les résidents qui n'en ont aucun bénéfice (Sharma, 2009). A Barcelone, un divorce est ressenti entre les projets pharaoniques et l'aménagement urbain souhaité par les barcelonais. « *Nos quieren hacer creer que lo que es bueno para el lobby hotelero y turístico es bueno para los ciudadanos, cuando la mayoría de las veces es al contrario*⁶⁰ ». Les villes développant le tourisme résidentiel, connaissent une gentrification similaire. Que la pression foncière soit due à des résidents achetant des pied-à-terre, dans de l'ancien rénové et occupés seulement quelques semaines à l'année ou bien à des migrations « économiques » de résidents venus passer leur retraite dans des pays au coût de la vie et au climat plus favorable que dans leurs pays d'origine. Cela s'exprime traditionnellement dans le pourtour méditerranéen, les Caraïbes, où les nouveaux venus cherchent des lieux côtiers, et vivent dans des enclaves résidentielles. Le cas est différent à Bangkok et Kuala Lumpur, où les résidents ne cherchent pas à fuir des villes où l'accueil de l'étranger n'est pas hostile, tout en procurant des avantages de la vie urbaine dans des conditions économiques favorables. Dans l'Asie du Sud, un tel profil de tourisme résidentiel urbain n'est pas reproduit pour des raisons politiques ou économiques (Jakarta, Manille, Hanoi).

3.2.3 *Marketing touristique, promotion urbaine*

L'image de la destination urbaine peut être comprise comme l'ensemble des représentations, perceptions, croyances, idées et impressions qu'ont les individus des attributs et activités disponibles dans une destination (Gartner, 1996). La *formation de l'image* d'une destination est influencée par des facteurs biologiques (journaux, magazines, avis d'amis) et

⁶⁰ La Vanguardia, 2011-02-20

induits (publicité, promotions commerciales). Elle est le résultat d'interactions entre les éléments affectifs (différentes expériences, impressions, croyances, sentiments) et le cognitifs (connaissance, savoir) que les clients et usagers ont envers une organisation particulière, surtout après un voyage (Tasci, Gartner, & Cavusgil, 2007). Aussi, la *formation de l'image* est un facteur important dans le mécanisme de prise de décision des touristes. Echtner et Ritchie (1993) ont développé *l'image de la destination* comme grille de lecture. Leur proposition est que *l'image de destination* est construite autour d'attributs propres (perception des caractéristiques individuelles de la destination) et d'attributs communs (imagerie mentale de la destination).

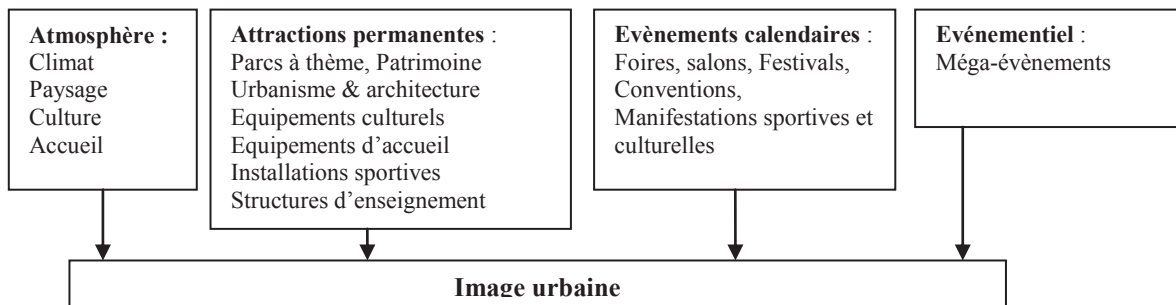


Figure 14 : Attractions de la destination touristique urbaine

(Source Gartner, 1996)

Tous ces attributs possèdent des caractéristiques fonctionnelles (mesurables) et psychologiques (abstraites). Gartner (1996) a tenté d'apporter des éléments de réponse en définissant quels sont les éléments d'attraction de la destination touristique urbaine. Il se base sur les attributs tangibles et intangibles de la destination pour bâtir son modèle et essayer de caractériser une destination comme un produit (Figure 14). L'idée de nouvelles hiérarchies urbaines a été énoncée avec la création d'infrastructures susceptibles de participer au virage tertiaire et créatif de l'espace urbain (Taylor, 1997). Centres de congrès et lieu d'accueil des MICE (Meeting, Incentive, Conférences, Expositions), permettent d'affirmer la vocation touristique d'affaires d'une destination et plus largement son influence. Un second aspect, repose davantage sur la notion même d'événement comme vecteur de notoriété. Celui-ci s'inscrit davantage dans un processus de relation publique et incidemment de marketing territorial, où Événements, culture créative et MICE sont utilisés comme moyen de construction de marque-destination (*branding*). Un des spécialistes du marketing du lieu, Aaker (2004) mentionne la notion de *capital de marque*. Celle-ci est apparue dans les années 1980 lorsque des opérations spectaculaires de rachat de marque ont montré que la valeur d'une marque ne reposait pas que sur le chiffre d'affaires qu'elle générerait. Elle est la résultante de 5 facteurs qui sont : la fidélité, la notoriété, la qualité perçue, les associations de marques et les autres atouts liés à la marque. On peut la définir comme l'ensemble des attitudes et comportements de consommateurs associés à une marque.

Pourtant, définir une *marque de destination* est un exercice plus complexe que pour un bien ou service. La marque urbaine est définie comme : « nom, symbole, logo ou autre élément graphique qui identifie et différencie la destination » (Hsu, et al., 2008), alors que l'image urbaine est « une représentation générale d'une destination urbaine dans l'esprit de visiteurs, qu'ils y soient venus ou non, en termes de ses différentes fonctions touristiques » (Hsu, et al., 2008). L'image d'une ville n'est pas seulement par rapport à ses fonctions de tourisme. Karavatzis (2008) soutient que les stratégies de marque renforcent également le lien

entre les autorités et les résidents de la ville et interagissent avec les visiteurs. Pike (2008) fait une différence entre *l'identité de marque* (désirée) et *l'image de marque* (actuelle). La première est celle que les propriétaires de la marque désirent créer, alors que la seconde est celle perçue dans la réalité. Le positionnement de marque, est considérée comme la proposition de valeur, communiquée à un groupe donné et démontrant un avantage compétitif. D'un point de vue publicitaire, la segmentation de la société demande une différenciation accrue de l'image d'une métropole. Pour rendre une ville proéminente et attractive, au-delà des infrastructures d'accueil, c'est par l'atmosphère du lieu, son offre culturelle, son animation et sa réputation, ou, en anglais, son « *branding* » qu'une ville peut se démarquer et être reconnue comme un lieu de civilisation et de culture. Cette notion joue un rôle majeur dans la concurrence que se livrent des villes de taille similaire au niveau mondial pour capter l'attention. Hall & Rath (2006) indiquent que la manipulation de l'image du lieu et la projection d'une qualité de vie exceptionnelle participent au processus de réévaluation des espaces urbains au niveau local, en réponse aux mouvements globaux de mondialisation.

La marque urbaine

Anholt propose un *indicateur de réputation de marque urbaine*, basé sur un échantillon de cinquante villes du monde. Le choix des villes fait état d'un biais, avec certaines villes qui ne se qualifient pas au rang des villes mondiales et d'autres qui ne figurent pas dans la liste (dont Kuala Lumpur). Ce classement cherche à établir le poids de la marque d'une ville en utilisant six catégories : *Présence* (statut international, reconnaissance globale de la ville, contribution de la ville en sciences, culture, gouvernance), *Place* (perceptions sur l'aspect physique de la ville ; climat, propreté, environnement et entretien), *Prérequis* (qualités fondamentales de la ville et normes des équipements publics), *People* (accueil fait par les résidents aux étrangers), *Pulse* (perception de l'offre culturelle et de loisirs), *Potentiel* (possibilités économiques et éducatives) (Anholt, 2009). Ces catégories mettent en avant le style de vie et l'image associée, qui est souvent un cliché bâti au fil de l'histoire. Paris est la romance, Milan est le style et New York est l'énergie. Anholt fait valoir, que les marques dépendent de phénomènes culturels profondément enracinés qui évoluent très lentement, et seulement en réponse à des événements et des changements majeurs dans les lieux eux-mêmes. Pourtant dans cette perspective les villes ne deviennent plus que des mythes et ne sont guère plus que des images abstraites. Le poids de l'image d'une ville n'a pas réellement d'utilité. Les touristes ne vont pas décider leurs prochaines vacances en fonction d'un tel classement. En reprenant les travaux de Kevin Lynch (1994) sur l'image urbaine, il s'avère que la ville est plus qu'une marque ou une image. La relation entre le résident, voire le visiteur et « sa » ville se fait sur une appartenance et un fort attachement ou rejet, mais qui expriment un engagement quasi politique. Malpas (2009) rejette ce type de classement, en citant les exemples des révoltes urbaines de 2005 à Sydney et Paris, qui tout en étant typiques des *métropolarités* postmodernes, sont aussi l'une des réalités de villes pourtant « marquées » et estampillées par le système d'Anholt. En définitive, il semble qu'un tel classement n'ait d'impact et de valeurs qu'auprès des services des professionnels de la communication urbaine. Les agents de promotion, sont cependant multiples et entretiennent des relations complexes (Aaker, 2004). Les intervenants peuvent être internes (résidents/citoyens, monde des affaires et médias) ou externes (gouvernements, ONG, monde des affaires, visiteurs, médias). Certains ont développé des modèles de constitution de la marque urbaine en distinguant trois niveaux de communication (Azevedo, 2004) La *communication primaire* se base sur le site et la morphologie des villes (Figure 15).

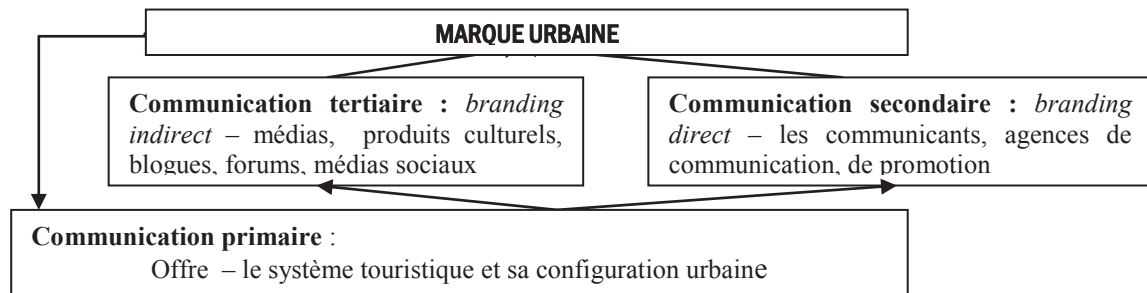


Figure 15 : Modèle de la constitution de la marque urbaine

Adapté de Karavatzis (2004), Azevedo (2005) et Munar (2008)

En mettant l'accent sur la régénération urbaine et le développement de quartiers tertiaires lié à la créativité, les villes renforcent leur qualité de vie et leur pouvoir d'attraction (Jensen, 2007). Morgan & Pritchard (2003) préconisent la nécessité de tirer parti de la culture d'origine et de miser sur son histoire. L'ancienneté de la construction d'une identité urbaine est cruciale pour le processus de marque urbaine. Certaines villes ont décidé de construire leur réputation, au pied de la lettre. Dubaï ou Shanghai ont saisi toute l'importance de la relation entre l'aménagement urbain, l'image, la réputation. La quête d'une *silhouette urbaine* de prestige, fait appel à de grands architectes, l'essor d'un capitalisme culturel et l'instrumentalisation d'événements comme les Jeux du Commonwealth à Kuala Lumpur en 1998 ou les Jeux Olympiques sont autant de recettes utilisées par les métropoles postmodernes pour hisser leur visibilité (Elshehtawy, 2010; Nadeau, O'Reilly, & Heslop, 2009; Racine, 2007). D'autres villes misent sur des marqueurs et un mobilier urbain spécifiques, servant tant un souci d'image qu'un besoin en équipement (Houllier-Guibert, 2009). L'urbanisme et la communication trouvent des chemins communs pour servir le tourisme et le confort des résidents. La soudaine décision de donner un centre ville à Kuala Lumpur et de créer de toutes pièces un morceau de ville conforme à cette vision urbaine souligne l'impact de cette tendance (Tim Bunnell, 2002). L'existence de tourisme urbain confirme le succès.

La *communication secondaire* est celle des professionnels du Marketing urbain et tourisme (Figure 15). Le *branding* institutionnel est défini par Moutinho⁶¹ comme le gardien de l'image (telle que voulue par le pouvoir). Il a pour but la recherche de marchés, la coordination marketing et joue un rôle d'observatoire du tourisme, de la satisfaction et de la fréquentation. Rendre claire et immédiate l'image de la destination est le but développé par les *marketeurs* urbains. Ils travaillent sur la personnalité de la marque de la destination touristique. Les stratégies passent par le *marketing de l'image*, par les attractions, par les infrastructures et par les acteurs du lieu (Kotler, Hamlin, Rein, & Haider, 2002). Morgan et Pritchard (2003) insistent sur les changements démographiques et l'émergence de sociétés multiculturelles pour le dernier point⁶². En général le montant dépensé dans un pays ou une ville pour sa promotion est limité. Les offices nationaux du tourisme (ONT) dépendent parfois du contrôle de l'état. En Italie, Thaïlande, Malaisie l'ONT est financé à 100% par le gouvernement, alors qu'en Corée du Sud et à Singapour, il est totalement privé⁶³. Les villes ont généralement des structures mixtes de représentation. Les bureaux du tourisme et des congrès représentent ce type d'articulation entre agents publics et agents touristiques privés.

⁶¹ Moutinho, p.142

⁶² Morgan, p.136

⁶³ Moutinho, p.146

De plus le budget alloué à la promotion touristique varie profondément, avec en tête l'Italie qui dépense 4 fois plus que la France ou le Canada. Mais l'utilisation du budget est canalisée de façon différente. L'Australie est en tête des dépenses publicitaires, suivie de la Thaïlande, alors que l'Italie, malgré son budget ne figure pas en tête⁶⁴. Les budgets entre destinations et nombre de visiteurs étant sans relation. De plus la mesure de l'efficacité des campagnes de promotion reste un débat ouvert (Moutinho, Rita, & Bruce, 1996). Le nombre de représentations à l'étranger est aussi significatif quoique de moindre importance suite à la croissance des NITC comme vecteurs de promotion. Le recours au marketing via internet permet de limiter les coûts. En plus de budgets limités et contrôlés, la promotion d'un lieu est aussi contrainte par les pressions politiques. La promotion touristique territoriale repose sur des niveaux administratifs qui varient selon la taille du pays. Les petits pays comme l'Irlande, en ont moins que la France par exemple ou les Etats-Unis, alors qu'une cité-état comme Singapour fusionne tout au niveau national. De plus la centralisation et l'accès au financement conditionne l'existence de structures de promotion. En Malaisie, par exemple, la centralisation au niveau central et l'absence de budget pour la promotion du tourisme laisse peu d'initiative aux municipalités, et encore moins aux cantons (Dareah) qui ne sont que des divisions administratives, sans compétences en ce domaine.

La *communication tertiaire* échappe au contrôle des professionnels de la communication (Figure 15). C'est le domaine du bouche à oreille, de la réputation dans un monde marqué par la communication et le flot libre d'information. Touristes, investisseurs, médias, résidents, artistes, politiques, ont tous le pouvoir de contribuer à la réputation d'un lieu autant que de se nourrir de celle-ci pour construire leur représentation du lieu. Internet met la communauté des résidents dans le processus de communication du lieu, en utilisant des blogues, twitter, des forums, les réseaux sociaux, les vidéos en ligne qui sont aussi accessibles de partout. L'œil scrutateur est vigilant, prêt à propager des idées neuves ou appuyer des préjugés avec la force « virale » d'internet. Plus traditionnellement les médias avec les actualités, reportages, émissions jouent le rôle de faiseurs d'opinion. Les guides de voyage et les évaluations d'offre touristique (Guide Michelin, Trip Advisor, etc) sont les agents de *branding* les plus puissants, d'autant plus que ceux en ligne sont constitués des avis des utilisateurs. L'impact est tel que même en achetant un voyage organisé, les clients vont visiter les sites comme Trip Advisor pour se faire une idée de la qualité de l'hôtel et des lieux visités. Les nouvelles formes de tourisms urbains sont mouvantes et la formule du guide de voyage, édité tous les deux-trois ans est devenue inadéquate pour des informations pratiques devenant obsolète sitôt imprimé. L'interactivité des forums d'internet, les réseaux sociaux collent en temps réel à la rapidité des changements de l'offre touristique urbaine qui doit être sans cesse renouvelée. On peut noter aussi que les guides touristiques « papiers », changent leur offre en proposant des recueils qui ne fonctionnent plus en ouvrage générique d'une destination mais se déclinent selon des intérêts spécifiques. Cette valeur-ajoutée permet aux éditeurs de rester à la pointe et aussi témoigne des nouveaux besoins des touristes. L'intérêt est renouvelé pour l'espace local et une réappropriation ou une appropriation de la banalité du quotidien au travers de nouvelles grilles d'interprétation.

Stratégies de communication urbaine

Les villes qui veulent atteindre le statut de ville mondiale mettent en place des politiques de communication de marques urbaines globales, aptes à les mondialiser. La manière dont elles le font et l'initiative de telles stratégies sont liées au type de gouvernance urbaine. Les communicateurs ont joué sur des stratégies plus ou moins réussies, de création

⁶⁴ Morgan, 2003, p.274 (cite l'OMT)

d'image consistante, avec logo et slogan. *I love NY* dans les années 1980, et l'utilisation d'une pomme en logo a séduit et été approprié par les Newyorkais. Plus récemment, *100% Pure New Zealand* a marqué les esprits, notamment en Asie⁶⁵. *Malaysia, Truly Asia* a été aussi un succès tant à l'étranger que dans le pays, si bien que les campagnes suivantes ont été abrogées pour retourner à celle-ci. Le discours tenu par les métropoles insiste d'une part sur la qualité du lieu avec une infrastructure et une ambiance se conformant à des normes et aspirations mondiales (standardisation). D'autre part il revient sur l'unicité de la marque urbaine qui ne se serait pas affadie malgré la standardisation (différentiation). Depuis la fin des années 1980, les villes européennes et nord-américaines ont mis en avant leurs qualités dans une perspective d'attraction des entreprises, de développement économique et touristique. *Montpellier, la surdouée, Grenoble ville d'avenir...* Chacune était venue avec un slogan de dynamisme et un logo prometteur d'avenir, tant pour les entreprises riches en matière grise et susceptibles d'intéresser les cadres supérieurs et décideurs, par leur qualité de vie et un climat propice aux entreprises. La mise en place de nouvelles stratégies économiques, géographiques et médiatiques par les pouvoirs publics locaux repose de plus en plus sur cette économie immatérielle fondée sur la mise en scène de territoires. Celui-ci participe aux stratégies de différenciation et de l'affirmation de l'identité et de la culture urbaine et complémente l'offre touristique de la ville. L'image ou l'angle de représentation choisis jouent sur les sensibilités internes. Le choix de communication peut heurter la perception qu'un pays a de lui-même (Morgan & Pritchard, 2003). Certaines représentations peuvent être vues comme stéréotypées, partiales ou contraires aux aspirations politiques et sociales (nationalisme, régionalisme, communautarisme...). De plus les attentes des marchés dictent aussi la façon dont la destination est dépeinte. Paris reste associée dans l'esprit des nord-américains à un lieu romantique, alors que Rome est une ville de culture, une « ville éternelle ». Les ONT respectifs jouent sur cette corde tout en essayant d'introduire d'autres réalités. En parallèle à la difficulté pour les destinations établies, d'être associées à d'autres fonctions que celles du cliché habituel, les destinations sans longue histoire de « marque touristique » ont une difficulté accrue pour se différencier et être reconnues. Dans le cas lausannois, Racine (2007) évoque une approche plus globale de « city management », qui couvre plus qu'une simple opération de relations publiques.

Le marketing urbain a accru son champ d'action et ses outils, en segmentant son discours et de manière plus subtile en donnant un « visage » à la ville (Chmielewska, 2005). La ville n'est plus seulement un ensemble de constructions et de décor, elle a aussi un visage qui lui donne une âme suscite le désir de la découvrir, en bonne compagnie. La ville est mise en scène, et son identification est abstraite, par des symboles et des images (Augé, 1994). Certaines villes ont développé une forte identité, comme Shanghai, Milan ou Sydney. Elles héritent de traditions, d'une histoire générée et d'une conscience forte d'appartenir à un espace urbain. La ville a une histoire, une mémoire collective. La personnalité de la ville et les personnalités issues de la ville sont utilisées pour se différencier d'autres villes. Les autorités misent sur l'identité, les racines culturelles pour associer les résidents à l'image de marque et développer leur conscience de la culture urbaine. Elle produit des citoyens autant qu'ils la produisent. L'utilisation de personnalités célèbres peut aussi faire part d'une stratégie clairement définie d'ambassadeurs (comme Jackie Chan à Hong Kong) ou de clubs sportifs (Barcelone, Manchester, Marseille, etc) a pour but de procurer cette identification. Le but est de satisfaire ses résidents, d'attirer les capitaux, de préserver ou de construire une qualité de vie inégalée et de séduire et de plaire sans pour autant se renier. La communication de la marque urbaine d'abord vers les résidents et leur adhésion à celle-ci permettent une

⁶⁵ Morgan, p.285

identification plus élevée, un sentiment d'appartenance et la participation à l'offre culturelle de la ville. Les organismes de promotion de destination ont aussi développé la capacité à utiliser l'outil numérique, par des sites internet, mais surtout depuis l'avènement du web 2.0, par l'interaction et la communauté. La culture numérique est fortement ancrée à un territoire local tout en appliquant le filtre des normes du monde librement exprimées en ligne (M. Tan & Yeo, 2009). Le paradigme a changé de la banalisation du lieu à la montée de l'économie de l'expérience (Stigel & Frimann, 2006). Les produits culturels sont des *soft power* pour la mise en scène de l'urbain. La mondialisation des comportements sociaux et normes urbaines avec les thèmes de la carrière, de l'indépendance, des relations sociales, amoureuses, et dans une moindre mesure de liens familiaux distendus favorise un changement médiatique. Les sitcoms *se glocalisent*, avec des situations familiales pour un public mondial, tout en valorisant l'ancrage et le cadre local de l'histoire. *Sex and the City*, *Plus belle la vie*, *Brothers & Sisters* affirment le *branding* de New York, Marseille ou Los Angeles. Des films comme *Paris je t'aime* et son rejeton américain *NY I love you* sont des célébrations directes aux villes, au travers du style de vie des protagonistes, inconnus du quotidiens qui renvoient à l'expérience de la ville. Le placement de produits, voire de lieux dans les sitcoms contribuent aussi à renforcer leur notoriété⁶⁶. Mais l'instrumentalisation des films à des fins de construction d'image échappe parfois aux attentes des commanditaires. Le tournage du film « *Haute Voltige* » avait reçu toutes les attentions du gouvernement malaisien, espérant donner une image moderne de Kuala Lumpur et du pays en mettant en avant les tours jumelles. Pourtant la projection a fait déchanter le gouvernement, outré par une représentation du pays ne correspondant pas à ses attentes (Tim Bunnell, 2004b). Les médias internationaux sont libres de représenter la réalité, surtout face à l'ironie d'un système se basant sur la censure.

Conclusion

La lecture urbaine reste modelée par les théories issues de métropoles industrielles occidentales. L'histoire urbaine de ces métropoles occidentales et leur évolution est différente de celles des villes non-occidentales, notamment en Asie-Pacifique (Mongin, 2005). Que ce soit au milieu de 20^{ème} siècle ou plus récemment, la ville est étudiée par la recherche occidentale et les rares analyses issues d'études postcoloniales (Füzesséry & Simay, 2008). La métropole contemporaine développée peut être déclarée postmoderne, désindustrialisée, avec une économie de services. Le cadre théorique d'une telle démarche est essentiellement construit autour de la métropole nord-américaine ou européenne, ayant une histoire sociale et urbaine spécifique. D'un point de vue culturel, les métropoles situées dans des régions non occidentales, ne peuvent faire coïncider ce modèle avec leur réalité. La ville contemporaine semble s'écarter de l'idéal type de la ville industrielle occidentale du 20^{ème} siècle comme dénominateur commun de socialisation. La perspective des villes mondiales et des villes de classe mondiale écrase les différences et aligne l'analyse des attributs urbains et les méthodes de gestion urbaine. En devenant le standard d'urbanité à atteindre, le statut de ville de classe mondiale ignore des spécificités locales. L'expérience urbaine semble se faire à la carte, selon les besoins et envies des individus plus que pour fournir un socle commun à une majorité. Le mouvement de globalisation produit rapidement des métropoles aux attributs et fonctions économiques similaires. En ce sens, même des villes sans une longue histoire industrielle ou urbaine sont postmodernes par leur organisation spatiale et leurs activités. La ville se divise et se privatise et certaines zones deviennent des réserves exclusives. La fragmentation de l'expérience urbaine devient un thème de réflexion important pour la compréhension de

⁶⁶ Morgan, 2003, p.198

l'urbain (Füzesséry & Simay, 2008). Comme pour le tourisme qui se décline en de nombreux produits et expériences personnalisées, la ville devient le lieu de juxtaposition de pratiques et d'expériences. La mondialisation est un rouleau compresseur avec des restructurations urbaines similaires malgré la diversité des villes mondiales. Les lieux urbains par leur similarité participent à la culture mondiale naissante et comme tout produit de masse personnalisé, cherchent à s'en démarquer par une quête incessante de séduction. Les études sur le tourisme urbain éclairent sur des lieux urbains uniques. Les villes touristiques varient en ce qui concerne les échelles, les lieux, fonctions, les paysages et l'héritage culturel. La compréhension du phénomène touristique urbain ne peut se résumer à une approche économique. Il est lié à la compréhension des visiteurs et à leur expérience et cheminement dans les villes qu'ils visitent (Ashworth & Page, 2010). Malgré une tendance profonde à la fragmentation de la ville et de l'individualisation, les relations sociales existent, les gens de toutes les couches sociales, groupes ethniques et cultures créent un sentiment de communauté, mettent en place des systèmes d'interaction et recréent la société urbaine à partir de sa base (Castells, 2006a). La ville touristique et globale est le terrain par excellence pour essayer de comprendre les phénomènes de métropolisation ou tout au moins de déchiffrer leurs codes. Le tourisme connaît aussi des évolutions avec une transition du tourisme de masse à des pratiques touristiques à la carte et tous azimuts. Dans un monde fini, le tourisme se transforme et la découverte et la rencontre offrent de nouveaux champs d'exploration qui sont surtout urbains.

DEUXIEME PARTIE : KUALA LUMPUR, MULTIPLI-CITE

Problématique

Kuala Lumpur affiche son ambition de rejoindre le club des villes mondiales et par conséquent de reprendre une silhouette postmoderne. L'aire urbaine de Kuala Lumpur illustre pleinement les mutations traversées par les métropoles en croissance d'Asie du Sud-est. Son développement a été rapide et sa croissance économique, son expansion géographique et démographique en font un champ riche de recherche urbaine. Le contexte est important, puisqu'il s'agit de la capitale d'un pays à revenus intermédiaires, de la façade Asie-Pacifique. Le gouvernement malaisien affiche ses ambitions de positionner la capitale parmi les villes globales et influentes tout en soutenant un projet de construction nationale. Le discours de la ville de classe mondiale ou de ville globale a été repris dans les schémas directeurs de Kuala Lumpur. La métropolisation est exacerbée, avec un caractère multicentré prononcé et un étalement urbain unique en Asie. Kuala Lumpur est plus connue pour ses influences à la rencontre des mondes confucéens, occidentaux et islamique que par une culture urbaine originale (Figure 16). La composition socioculturelle bigarrée de Kuala Lumpur prend tout son intérêt avec la mondialisation qui réactive des réflexes anciens et en fait un lieu précurseur en mobilité, diversité ethnique et aussi conflits. La mondialisation, questionne les notions d'appartenance à un territoire et évoque la possibilité d'identités multiples. Kuala Lumpur a une majorité chinoise, à la différence du reste du pays où la majorité est malaise-musulmane avec d'influents minorités chinoises et indiennes. La construction d'une identité nationale réunissant les composantes centrifuges de la société a été le fondement des politiques publiques depuis l'indépendance. Ce modèle du nationalisme malaisien est mis à mal par la réémergence de lieux-mondes cosmopolites, aux antipodes de la loyauté exclusive de l'état-nation. La libéralisation du marché de l'emploi (ETP, 2010) se fait l'avocat d'une mobilité accrue, qui conjugue libéralisme économique et exceptionnalisme culturel. L'histoire urbaine de Kuala Lumpur est récente avec un développement urbain fulgurant qui en fait une ville contrastée mélangeant des caractéristiques de villes industrielles et postindustrielles, typiques d'une ville en développement. Cet enchevêtrement de forces différentes, l'appétit de croissance se confrontent à des efforts de planification urbaine qui se soldent souvent par des échecs ou des résultats éloignés des objectifs.

Le tourisme est aussi devenu un secteur clé de l'activité économique, que le gouvernement souhaite voire croître. Kuala Lumpur est l'objet de toutes les attentions d'aménagement, en devenant le « moteur de la croissance malaisienne », face à la concurrence mondiale. Les conséquences sur le paysage urbain sont à envisager. Les travaux existants sur le tourisme et la ville, ont essentiellement focalisé leur attention sur le lien entre tourisme et économie, sur la répartition du tourisme dans les villes, sur la spécificité de certaines spécificités de villes et de touristes (villes d'histoire). De plus, les études de cas traitant de ces domaines couvrent essentiellement des métropoles occidentales et développées. Les recherches faites sur le phénomène touristique urbain en Malaisie, n'ont que peu abordé les pratiques de l'espace urbain touristique, leurs temporalités, leurs logiques spatiales. Kuala Lumpur est devenue un pôle touristique important (15^{ème} ville mondiale pour le nombre de touristes internationaux en 2009), mais certaines questions restent sans réponse (gestion du tourisme, patrimoine, sectorisation touristique, image urbaine, comportement des touristes, zones touristiques, etc.). La définition du *tourisme* que nous entendons utiliser ici, englobe les mobilités liées au tourisme telles que définies par l'OMT (loisirs, affaires, congrès, études, visites familiales et amicales, santé). Les différentes pratiques de l'espace urbain et les trajectoires de visite sont au cœur même d'une recherche mettant l'accent sur la relation entre tourisme et métropole postmoderne. De nombreuses questions émergent. Tout d'abord d'un point de vue des effets de la mondialisation sur la ville et les réponses étatiques.

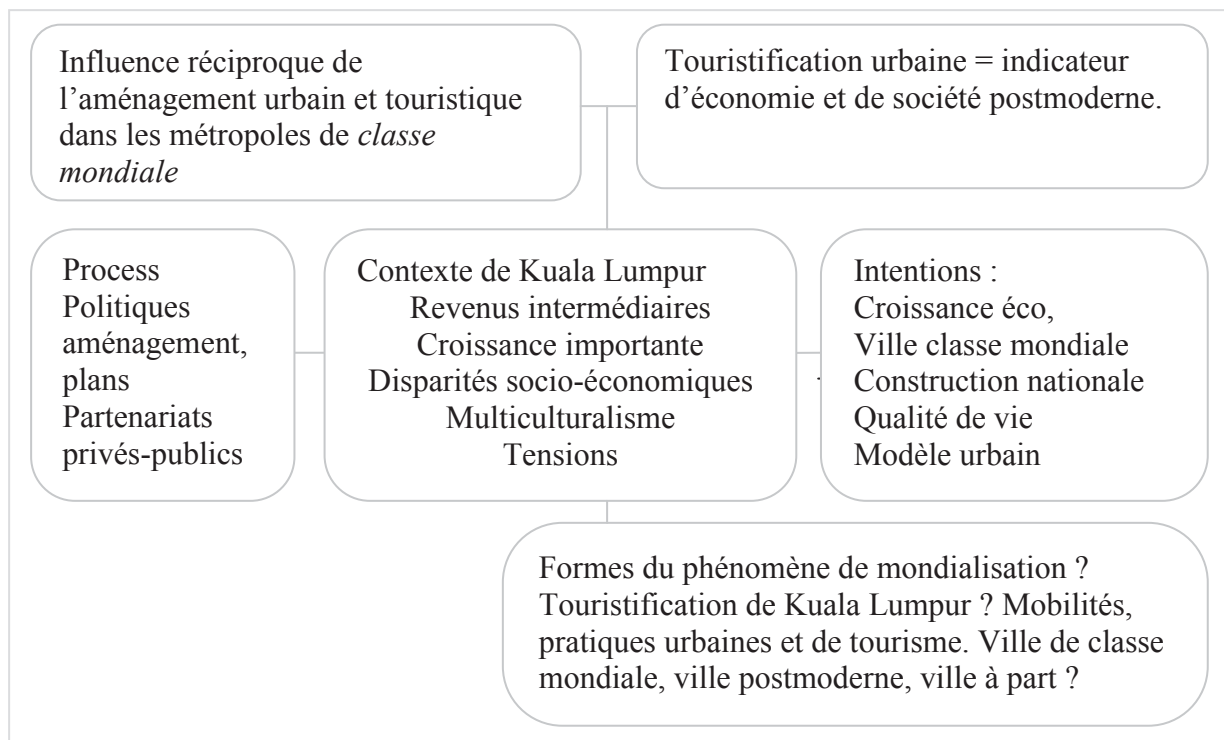


Figure 16 : Recherche, Kuala Lumpur et modèle urbain

Après avoir exploré l'impact de la mondialisation sur les villes, les modèles urbains mondiaux, et la relation de la touristicité à la métropole de classe mondiale, la problématique se pose sur Kuala Lumpur. Comment la mondialisation s'y déploie et quelles sont les transformations urbaines et sociales qui en découlent ? Comment Kuala Lumpur devient-elle une ville globale ? Quels sont les processus d'hybridation qui émergent ? D'un point de vue d'aménagement urbain et touristique, quelle est la gouvernance et quelles sont les politiques publiques de développement ? Que cherchent-elles à corriger, à promouvoir, à développer, à maintenir ? Comment le développement de Kuala Lumpur, s'organise t'il ? Quels sont rapports entre la ville et son hinterland et *hintermonde* ? Quels sont les lieux de tourisme et leur spécificité ? Comment le phénomène touristique urbain à Kuala Lumpur est un miroir de la société et un signe de la ville mondiale ? Y-a-t-il émergence d'un tourisme métropolitain, basé sur les loisirs d'une classe moyenne informée et aux comportements et annoncent une société des loisirs ? Cela débouche sur des questions de pratiques de l'espace et de production d'espace. Quelles sont les relations entre les intentionnalités de la planification et la réalité vécue par résidents et visiteurs ? Comment l'appartenance et la relation à l'espace se manifestent ? Quelles sont les trajectoires de mobilités à, de, et vers Kuala Lumpur et qui sont les touristes ? Comment est-ce que les différents usages sont conciliés dans cet espace urbain ? Quelle identité, image urbaine et territoires découlent des rapports entre résidents et touristes dans la pratique des lieux ?

Objectifs de recherche

Le questionnement se pose à la conjonction de la ville de classe mondiale (attributs d'infrastructure, de puissance et de développement économique, social et culturel), de la ville globale (ouverte aux flux d'information, de capitaux et à la mobilité, à la diversité ethnique), renforcée par la tertiarisation accrue de l'économie et de l'émergence de la créativité comme

étalon de mesure du dynamisme urbain. La ligne directrice soutenant ce travail de recherche repose sur l'idée selon laquelle le tourisme urbain s'inscrit en relation très étroite, avec le processus d'aménagement urbain. Le tourisme participe à la vie urbaine et construit l'espace urbain autant qu'il est façonné par les lieux urbains. Les lieux de la ville existent par la pratique qu'il en est fait.

Une lecture de la ville au filtre du tourisme *ou lire le tourisme pour dire la ville* a pour but de distinguer les trajectoires de globalisation à Kuala Lumpur. Il s'agit donc de lire Kuala Lumpur, et le tourisme en serait un filtre, puisque la touristicité d'une métropole, son tournant récréatif, sa participation à la société des loisirs, indique le degré de postmodernité et donc d'appartenance à une économie mondialisée. D'autres facteurs relatifs aux attributs des lieux tels que la présence d'attraction, la mise en tourisme, l'accès, la promotion, les services, l'urbanisme, la qualité sociale sont aussi pris en compte. Bien que cette recherche soit ancrée en géographie et aménagement, la dimension socio-anthropologique est essentielle à prendre en compte pour comprendre le fonctionnement d'une société urbaine. Les représentations, formelles ou perçues de la ville à l'échelle du quartier et de la métropole permettent aussi d'en déduire les identités. Les pratiques du tourisme urbain et la narration de l'expérience urbaine illustrent les formes de transformations la ville en un terrain de jeu du tourisme. Dans un contexte de métropole mondialisée, la dichotomie résidents/visiteurs est obsolète. Les limites de ce modèle laissent émerger les spécificités de cette ville. La recherche est donc de définir le modèle urbain de la ville. L'étude se propose d'analyser les dynamiques de mondialisation, de métropolisation et de *touristification* autour des concepts clés de ville et de tourisme dans une métropole dont les contours se distinguent des villes occidentales.

Cette partie intègre les paradigmes urbains de la mondialisation (Castells), postmodernes (Soja, Dear & Flusty), de la ville touristique (Hannigan, équipe MIT) et de l'urbanité (Lévy). L'angle géoculturel de l'Asie du Sud-est est aussi pris en compte (Yeoh). Analyser une ville qui se projette en *ville de classe mondiale*, laisse aussi une grande place à la géographie culturelle (identités, altérités, pratiques et représentations des résidents et visiteurs). Celle-ci est entreprise dans la troisième partie, en s'inspirant des travaux d'Ashworth, de Maitland, de Knafou et de l'Equipe MIT, de Lévy, de Hall & Page, etc. La navigation se fait entre les échelles métropolitaines, nationales et de l'hypermonde ou *hintermonde*, défini comme la contraction de l'hinterland et du monde (Taylor, 1997). Les dynamiques urbaines sont analysées au travers des phénomènes démographiques, géoéconomiques, de la gouvernance et des reconfigurations urbaines. Le modèle urbain de Kuala Lumpur évoque de nombreuses ressemblances avec celui de Los Angeles, comme analysé dans le chapitre quatre. Pour cette raison, le modèle de la ville postmoderne proposé par Soja à Los Angeles est utilisé dans cette recherche pour le contraster avec Kuala Lumpur.

Méthodologie

Cette étude utilise des techniques de recherche qualitative, tout en utilisant des éléments quantitatifs. L'utilisation d'entretiens est une méthodologie adaptée à cette étude car elle permet d'obtenir des informations qui ne sont capturées par de simples questionnaires. Pour essayer de voir si le tourisme est considéré comme un acteur fondamental pour la ville. Quel est le discours des acteurs locaux sur le tourisme ? Les spécialistes du tourisme ont-ils conscience que le tourisme n'est pas qu'une simple activité économique ? Le tourisme est-il utilisé par les spécialistes de la ville et de l'urbanisme ? L'entretien permet ainsi d'acquérir

l'information et de saisir le discours des acteurs locaux sur le projet urbain, la diversité, le multiculturalisme, la construction nationale par le biais du tourisme.

La récolte d'informations et de données primaires a été faite tout au long des années que j'ai passées en Malaisie, avec notamment l'observation des changements sociaux et urbains (urbanisme, toponymie, usages), avec aussi les entretiens informels et formels qui ont nourri ce projet. De plus un travail historique de mise en contexte semble important pour cette recherche. En effet, l'histoire du lieu, son développement, ses acteurs historiques, permet de comprendre une partie du lieu et de sa qualité actuelle. L'observation permet de recouper l'information statistique et d'acquérir des connaissances basées sur l'activité et les pratiques du lieu que les statistiques ne fournissent pas forcément. L'observation directe révèle aussi l'organisation spatiale et permet d'aller dans le lieu, de le vivre, d'y pénétrer. Les données secondaires sont issues d'articles de journaux, de discours, de communications publiques (Planification officielle, littérature et cartographie touristique). Les données et statistiques (répartition géographique, revenu par race, croissance) ne sont que partiellement accessibles. Il faut mentionner les barrières parfois rencontrées pour aller au-delà des discours officiels dans une ville où l'information est soumise à la censure et où les médias s'autocensurent en connaissant les règles, les limites à ne pas franchir et les tabous à ne pas réveiller. Des données quantitatives –principalement démographiques, économiques et sociales– ont été collectées auprès de *Statistics Malaysia* et des institutions locales pour renseigner les grandes évolutions affectant la structure démographique, économique et sociale de la région urbaine de Kuala Lumpur. Articles, guides et cartes récits libres et des médias de promotion (marketing territorial, information institutionnelle) ont été analysés pour permettre d'établir la façon dont les visiteurs et résidents interprètent leurs expériences de découverte de Kuala Lumpur. Les contenus narratifs indépendants, (entretiens informels, blogues, réseaux sociaux) ont aussi fait l'objet de collecte de données et d'analyse. La centralisation ou au contraire l'atomisation des quartiers, l'aménagement touristique et les données démographiques sont cartographiés. Les cartes communiquent les résultats de recherche et les synthétisent.

Une collecte de données primaires s'est faite aussi au travers de conversations informelles et d'entretiens formels avec des décideurs et professionnels du tourisme et de l'urbanisme. Les conversations ont été glanées au fil des rencontres professionnelles et lors de colloques tout au long de ma carrière à Kuala Lumpur. Les entretiens formels ont été décidés afin de corroborer certains points ou bien d'éclaircir des domaines obscurs. Les personnes interrogées ont été approchées en fonction de leur engagement dans le processus de développement urbain que ce soit par le biais du tourisme, du gouvernement central ou local, ou par un engagement dans les affaires urbaines. Il s'agissait de s'intéresser à la place de la ville dans une perspective globale et d'en saisir les différences. Un guide d'entretien pour cette phase a été développé pour s'intéresser aux politiques de développement urbain et touristique. Cinq entretiens formels ont été conduits entre juillet 2010 et mai 2011. Ceux-ci ont duré entre dix minutes et une heure n'ont pas été enregistrés, par refus des interviewés. Certains entretiens ont suivi une progression privilégiant les domaines d'expertise : situation actuelle de Kuala Lumpur, état du tourisme, stratégies et activités pour développer et promouvoir la destination. Coordination entre agences gouvernementales, relations privé-public, explications sur les marchés, projets urbains. En raison du caractère confidentiel des conversations, toutes les citations d'entretien sont anonymes.

4 UNE VILLE-MONDE DANS LA MONDIALISATION

Comme les autres pays d'Asie du sud-est, depuis les années 1970, la Malaisie, a connu une croissance économique et démographique accélérée. La situation de la ville est marquée par des changements très rapides depuis cinquante ans, dont une urbanisation très poussée. La nécessité d'un cadre urbain qui permette aux différentes activités économiques de se développer en relation avec la croissance s'est fait sentir et a bénéficié surtout le Grand Kuala Lumpur. L'espace urbain a été aménagé sous la férule de l'Etat pour permettre d'accueillir lieux de production (grandes entreprises, manufactures, PME, ateliers, artisans et activités économiques informelles), lieux d'habitation (villes nouvelles) et lieux de consommation (centres commerciaux). Plus de 70.8% de la population de Malaisie est urbaine (Asian Development Bank, 2009) et si l'on se concentre sur la Malaisie péninsulaire, ce taux approche 75%. Mais avant nous essaieront de retracer les traditionnelles ouvertures au monde d'une ville construite par des immigrants et qui a été développée par une noria d'émigrants qui firent l'aller retour avec leur pays d'origine des années 1850 aux années 1930 voire 1950. Après une phase nationaliste et d'introspection entre 1950 et 1990, le phénomène de mondialisation et de mobilité des personnes, des biens et des capitaux semble reprendre les ingrédients qui avaient fait la richesse de Kuala Lumpur.

4.1 Un espace urbain de croissance

Kuala Lumpur est une ville récente (moins de 150 ans). A la différence de villes comme Penang ou Malacca, elle n'est pas côtière et n'a pas été développée comme comptoir marchand. En revanche, elle est née aussi du mouvement conjugué de colonisation et de mondialisation du 19^{ème} siècle. Elle s'est développée autour de la prospection de matières premières, puis évolua comme centre administratif puis commercial de la colonie britannique. Kuala Lumpur présente des atouts qui en font une métropole dynamique et prospère qui fait figure de moteur économique du pays et représente une influence régionale de par son poids démographique (6 millions d'habitants pour l'aire urbaine).

4.1.1 *La vallée du Klang, l'aire urbaine de Kuala Lumpur*

Les caractéristiques physiques de Kuala Lumpur se définissent par un espace d'expansion de 50 kilomètres entre deux contraintes naturelles parallèles : la cordillère centrale de la péninsule malaise au Nord-est et le détroit de Malacca au Sud-ouest. L'expansion urbaine se concentre entre ces deux limites naturelles et se disperse vers le nord et le sud, tout au long de l'axe du corridor Singapour – Thaïlande (Carte 4). La façade occidentale de la péninsule malaise, est la plus urbanisée (Rodolphe De Koninck & Théry, 1989). Son armature urbaine s'égrène en chapelet le long de l'axe Singapour – Penang.

Malaisie, Malaya, Malaysia...

La terminologie utilisée pour exprimer la fédération de la péninsule malaise et du Nord de Bornéo est source de confusion, voire litigieuse. Le choix lexical a des implications sémantiques qu'il convient de préciser. La « péninsule malaise », est une expression géographique qui va de Johor jusqu'à l'isthme de Kra en Thaïlande. Le terme historique colonial « Malaisie » ou « Malaya » correspondait aux possessions britanniques sur la péninsule. Après 1963, la « Malaysia » est née de la fédération de la « Malaisie », de Singapour et du Bornéo anglais (Sabah et Sarawak). De Koninck utilise cette appellation (1986, 2007). Par souci de clarté, il a été décidé d'utiliser « Malaya », comme référence à la période coloniale, alors que « Malaisie », par glissement sémantique et conformément à l'usage francophone actuel, correspond à l'entité politique malaisienne. Celle-ci, par analogie, se divise entre Malaisie occidentale (péninsulaire) et Malaisie orientale (Bornéo).



Carte 4 : Le Grand Kuala Lumpur au centre de la péninsule malaise

La préservation naturelle pourrait cependant susciter un écotourisme. Le climat équatorial est humide, avec une moyenne de température située entre 25 et 32 degrés et des précipitations tout au long de l'année. La chaleur est l'une des principales contraintes sur le confort humain, d'un qu'un exercice ou une activité est nécessaire. En revanche, sans activité, ce climat est l'un des charmes du pays, procurant une végétation luxuriante, un sentiment de liberté, avec peu de différences entre l'espace intérieur et extérieur. La plupart des portes et fenêtres restent ouvertes. Bakri Musa (2007), insiste sur les avantages de la situation de la péninsule malaise, de son climat avec une nature luxuriante et l'abondance de ressources naturelles. La côte n'est pas loin et l'urbanisation l'a déjà rejointe, mais c'est la mangrove aux eaux troubles et boueuses, repoussoir de toute activité balnéaire. La côte n'est pas valorisée, ni les îles du large (Pulau Ketam), alors que les zones de montagnes sont conservées comme réserves naturelles et d'exploitation hydraulique. Mais le principal problème est que la ceinture verte qui entourait la ville disparaît. La nature est surtout présente sur les contreforts de la cordillère centrale qui borde et bloque l'urbanisation au Nord-est. Elle apparaît ponctuellement sous forme d'isolats ayant été préservés de l'urbanisation massive des trente dernières années. Ces derniers sont principalement représentés par les plantations de palme sont surtout représentées dans les parties de plaine au nord ouest et au sud-ouest. Elles constituent la base de l'industrie oléagineuse et sont caractérisées par les alignements monotones et rectilignes qui organisent le paysage rural. Elles sont une réserve foncière importante de l'extension urbaine.

En dépit d'une urbanisation très dense, le territoire urbain de Kuala Lumpur présente un caractère mixte, pour sa partie non centrale encore très marqué par la nature et les espaces ruraux. La partie urbaine est striée d'autoroutes, de lotissements, de condominiums et d'HLM, de centres commerciaux, de terrains vagues, d'industries et de zones commerciales. L'aire urbaine de Kuala Lumpur est constituée de trois couronnes non concentriques. Tout d'abord, le noyau originel, comprenant le territoire fédéral de Kuala Lumpur (WPKL). Ensuite les deux couloirs de diffusion de l'urbanisation des années 1970 aux 1990 : le corridor entre Kuala Lumpur et son débouché maritime de Port Klang. Celui-ci concentre les activités industrielles et les « anciennes » villes nouvelles de Petaling Jaya et Shah Alam. L'axe nord-sud, a aussi

été industrialisé en parallèle, vers Gombak, Cheras et Bangi. Ces développements à grande échelle ont été facilités par un arrière-pays de plantations immenses de palmiers et d'hévéas qui occupaient toute la plaine littorale autour de Kuala Lumpur (Carte 5).



Carte 5 : Carte schématique de l'aire urbaine de Kuala Lumpur

Ces plantations appartenant à de grandes compagnies ont été vendues en lots entiers pour l'urbanisation, quand les compagnies de plantation ne se sont pas transformées en développeurs elles-mêmes (ex, Sime Darby). Une troisième couronne est apparue depuis la fin des années 1990. L'urbanisation a gagné une périphérie extérieure, et a fini par rejoindre un certain nombre de bourgs préexistants, qui sont devenus aussi des centres secondaires de la région urbaine, avec des endroits tels que Rawang, Kuang, Batu Arang, Kapar, Banting, Telok Panglima Garang, Ulu Langat et Semenyih en direction du nord et du sud. Dans la même période une urbanisation intense comble les vides entre les deux corridors, surtout avec la création de Putrajaya et de l'aéroport de KLIA. Sepang, Salak et Dengkil sont maintenant les nouvelles zones d'urbanisation. Les résidus de forêt vierge sont réduits à des peaux de chagrin, soumis à l'appétit insatiable des développeurs. Désormais, le Grand Kuala Lumpur est un vaste espace urbanisé qui fédère plusieurs types de structures administratives de niveaux différents (Territoires fédéraux, municipalités urbaines, municipalités rurales). L'ensemble recèle un patchwork paysager mêlant urbanisation intense et décor tropical, porteur de l'identité de l'espace urbain du grand Kuala Lumpur. Mais revenons cent cinquante ans en arrière, à la confluence de deux rivières au milieu d'une jungle épaisse et peu avenante.

4.1.2 Une métropole jeune et multiple

Alors que Bangkok, Phnom Penh et Vientiane ont émergé aux 17^{ème} et 18^{ème} siècles comme capitales respectives de leur pays et que Manille, Jakarta et Singapour sont des fondations coloniales, la fondation de Kuala Lumpur s'inscrit dans le contexte de révolution industrielle du 19^{ème} siècle et de recherche de matières premières. Aussi c'est une ville 'jeune', fondée en 1857, comme avant-poste d'une mine d'étain au fond de la jungle, sous les contreforts de la cordillère centrale malaise par un groupe de prospecteurs chinois. La rapide industrialisation européenne institue une division du travail internationale nouvelle et instaure de nouvelles formes commerciales entre colonies fournissant les matières premières et métropoles industrielles. Ses débuts furent modestes, quelques huttes en *attap* (sorte de

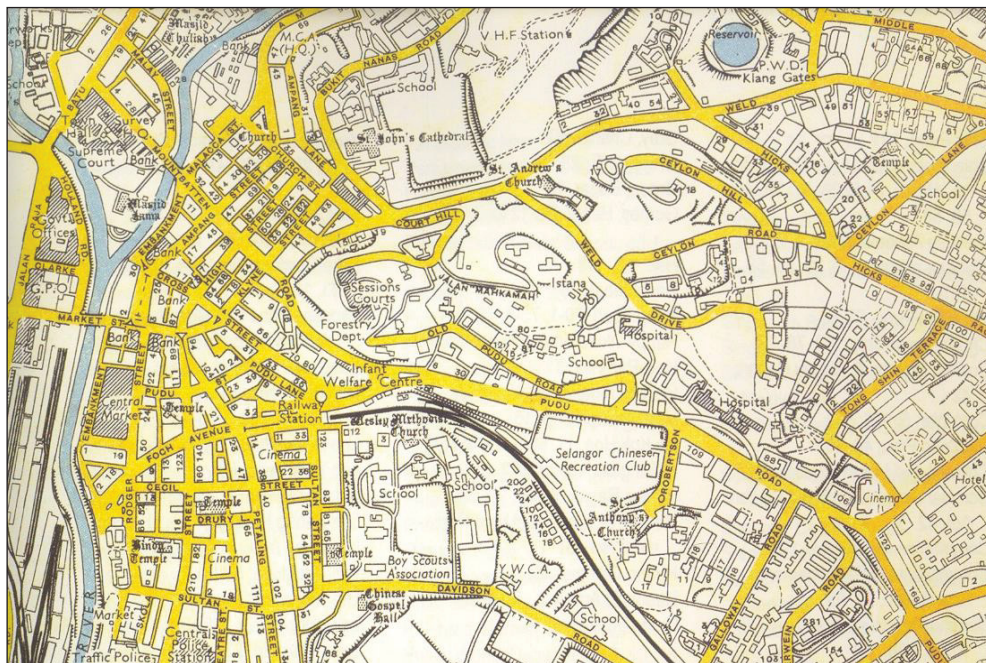
chaume), à la confluence de la rivière Gombak et du fleuve Klang (la traduction littérale du nom est "confluent boueux"). Ce confluent au milieu de la plaine littorale longeant le détroit de Malacca est l'élément structurant majeur sur laquelle se développe l'expansion urbaine de Kuala Lumpur selon un axe nord-ouest sud-est. Le poste pionnier a vite prospéré avec une population de 2 600 habitants en 1879 (Gullick, 1988). Les conflits internes qui égrènent la fin du 19^{ème} siècle touchent Kuala Lumpur qui est ruinée en 1881. Le gouverneur britannique, Frank Swettenham, en profite pour mettre en place un plan d'urbanisme novateur. Celui-ci incite au déménagement de l'administration britannique des *Etats Malais Fédérés* (FMS) depuis la ville royale et portuaire de Klang en 1896. Par ironie du sort, Klang devient le débouché maritime de la ville, reliée par la voie ferrée.



(Source, DB)

Illustration 3 : Place du marché, 1925

L'expansion de l'exploitation minière, le développement des cultures commerciales de café et de caoutchouc accélèrent le développement de Kuala Lumpur qui se dote d'une floraison de locaux commerciaux, d'entrepôts et les maisons de brique notamment entre 1905 et 1915. La planification du développement urbain de Kuala Lumpur peut être comparée aux autres villes de Malaya. L'exemple le plus flagrant d'un zonage urbain étant celui dessiné par Raffles à Singapour qui sert de modèle reproduit par la suite. Le centre urbain est dévolu aux activités commerciales et administratives coloniales (Illustration 3).



Carte 6 : Plan de Kuala Lumpur à la veille de l'indépendance (1957)

(Source, DB, 1957)

A l'ouest furent construits les bâtiments administratifs britanniques, autour du Padang, tandis que la rive gauche a accueilli la ville commerciale et ses faubourgs ethniques (Carte 6). La domination chinoise du commerce explique aussi une situation commune aux autres villes de Malaya, avec la partie commerciale la plus dynamique qui correspond à l'une des grandes rues de la ville. La partie malaise étant numériquement inférieure et cantonnée à un groupement de villages organisés selon le modèle du *kampung* traditionnel. L'émergence d'une économie d'agriculture commerciale et industrielle par les colons britannique au début du 20^{ème} siècle a favorisé l'immigration tamoule vers les plantations d'hévéa. Au fil des années, un mouvement de migration en direction des villes a aussi favorisé l'augmentation de la population indienne à Kuala Lumpur, venue s'ajouter aux Penjabis arrivés en Malaya sous contrat de suppléants administratifs et militaires. La ville est devenu un creuset indien pour une population aux origines et cultures différentes (Tamouls, Malayalam, Penjabis, Ceylanais). A la fin des années 1940 l'organisation urbaine a peu évolué en dehors du cadre originel. L'extension s'est fait le long des routes principales et par la construction de nouvelles voies. Le tissu urbain malaisien contemporain est généralement constitué avant tout de noyaux anciens, qui se limitent à une rue principale commerçante avec immeubles de deux ou trois niveaux. Héritage de la période coloniale, ils sont caractérisés par leur enfilade d'arcades avec un retrait de cinq pieds. Ces bâtiments sont caractéristiques par les hauts plafonds et la longueur du bâti avec plusieurs arrière-cours et la possibilité de communiquer avec le rang suivant. Ce système de construction ingénieux permettait de s'adapter au climat en préservant la fraîcheur par l'aération constante et en restant à l'abri de la pluie tout en pouvant collecter les eaux dans des citernes. Cet alignement de bâtiments fait figure de cœur urbain ancien. Les alentours sont constitués de tissu résidentiel lâche, ensemble de maisons de village soit en bois soit en béton, construit au carrefour de deux voies de communication ou bien le long de cours d'eau. De nouveaux quartiers ont poussé sur le plateau oriental (Bukit Bintang), composés d'immeubles mixtes commerciaux et d'habitation bâtis selon la même règle d'une arcade en façade avec 5 pieds de retrait (*lima kaki*). Néanmoins, le premier plan d'urbanisme à grande échelle est né de la situation d'insurrection communiste entre 1946 et 1955. De nombreuses communautés chinoises, supposées aider les insurgés, furent contraintes de déménager vers de « nouveaux villages ».

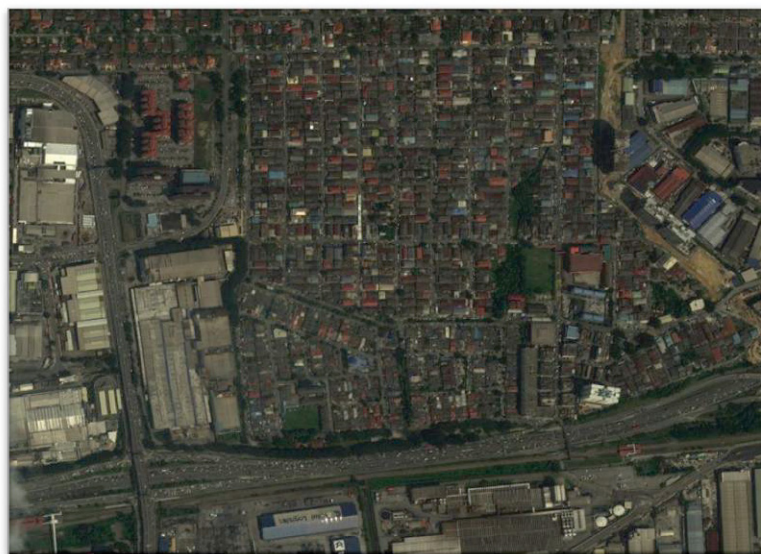


Illustration 4 : Sungei Way, un ancien “nouveau village”

(Source, Google Earth)

Sungei Way est un exemple de “nouveau village” bâti pendant la période insurrectionnelle pour reloger les Chinois. Tracés au cordeau, selon un plan orthogonal similaire aux camps militaires romains, il était destiné à la fois à couper les insurgés de l’aide des villageois mais aussi à gagner leur confiance en offrant des conditions de vie meilleures. Situé sur la route entre Klang et Kuala Lumpur, il a depuis longtemps été noyé par l’urbanisation (Illustration 4). Au nord, l’urbanisme de lotissements ; à l’est, à l’ouest et au sud de l’autoroute, des usines (en voie de redéploiement). L’urbanisme de ces villages a joué un rôle de modèle dans l’évolution de l’urbanisme de Malaisie. En rompant avec la dichotomie urbaine de la rue principale commerçante entourée de maisons individuelles en planches, ils ouvraient la porte à une planification d’envergure nationale. Toutefois ces villages étaient une solution temporaire à un problème militaire. L’afflux de plus de cent mille réfugiés des campagnes a suscité le développement d’un habitat interstitiel et de squatteurs. Jusqu’aux années 1980, le problème de l’absence de titre de propriété et la menace d’éviction fut une question récurrente. Entre le choix d’officialiser ces villages tout en entreprenant une réhabilitation et de les supprimer pour laisser cours à d’autres développements, le second choix a été privilégié. Les villes malaisiennes se différencient largement des villes thaïes ou philippines par un modèle au caractère ordonné, rationnel, planifié qui est unique par son importance en Asie du Sud-est à l’exception de Singapour. Cette dernière se limite à une seule ville où l’état a pu s’imposer pour remodeler l’ensemble urbain.

4.1.3 *Morphologies urbaines de Kuala Lumpur*

Les grands projets d’urbanisme qui vont marquer la morphologie urbaine de Kuala Lumpur et finir par caractériser le modèle urbain ont commencé sous la pression démographique intense des années 1950. La *première phase* est marquée par la construction de la première ville nouvelle, Petaling Jaya, à la sortie ouest de Kuala Lumpur. Elle est née de l’urgence de réinstaller les squatteurs et les habitants des bidonvilles, réfugiés ruraux de l’insurrection. La ville nouvelle a été construite selon les modèles en vigueur en Grande Bretagne. Maisons familiales attenantes avec desserte par ruelle de derrière, et environnement de cité-jardin. L’objectif initial a été remplacé par la demande croissante de logements de meilleure qualité et l’offre d’une alternative salubre à l’habitat de Kuala Lumpur. L’industrialisation et le boom économique ont favorisé l’émergence d’une classe moyenne urbaine et le mouvement migratoire vers les nouvelles banlieues résidentielles. C’est à partir de ce moment que le centre historique a commencé à se vider.

Ce mouvement initie le début de l’urbanisation de la plaine littorale entre la cordillère centrale de la péninsule malaise et le détroit de Malacca, le long des voies de communication (axe Nord-Sud) et entre la ville de KL et la mer (Port Klang), le long des axes ferroviaires. La ville est sortie de son site historique. Un transfert massif de population s’est fait vers les cités satellites résidentielles et industrielles construites sur le modèle de Petaling Jaya. Subang et Shah Alam ont été construites pour héberger la main d’œuvre rurale nécessaire après le lancement de l’industrialisation des années 1960. Le paysage urbain de Kuala Lumpur a été grandement influencé par cet urbanisme. L’alignement de *terrace-houses* a fini par devenir l’un des marqueurs urbains les plus caractéristiques de la ville. La *Seconde phase* est celle de l’industrialisation massive de la Malaisie qui a touché la région de Kuala Lumpur, et instaure la création de villes nouvelles. Les modèles d’urbanisme utilisés pour les développements de Bangsar et de Petaling Jaya sont repris et systématisés. Ceux-ci étaient eux-mêmes influencé par la tradition d’aménagement urbain britannique des New Towns des années 1950.



(Source, Google Earth)

Figure 17 : Croquis de structuration du taman

Le modèle résidentiel extensif constitue la forme d'habitat la plus caractéristique de la métropole. Celui-ci est une collection de lotissements construits par tranches et reproduits à l'infini autour de *taman* (« jardin », soit des lotissements). Le *taman* ou *quartier résidentiel extensif* est composé d'alignement à l'infini de *terrace-houses* de plain-pied ou d'un étage, centré autour d'une aire de détente puis d'un centre fait d'immeubles commerciaux et de parcs d'affaires (Figure 17). Les équipements publics comme écoles, mosquée, police et pompiers sont placés en îlots non contigus. Certains taman, surtout les plus récents intègrent aussi des constructions en hauteur (appartement et condominium). Enfin la zone proche d'un axe routier important est constituée d'industries et d'usines pourvoyeuses d'emplois. Vu leur emprise foncière, ces *taman* ne sont généralement accessibles que de façon motorisée (Figure 13). Plus d'une cinquantaine de ces villes nouvelles et quartiers construite sur le modèle du « taman » ont éclos entre 1960 et 2008. Badar Tun Razak, Wangsa Maju (à l'intérieur du territoire fédéral lui-même), Shah Alam (années 1970, nouvelle capitale pour Selangor, avec UiTM et surtout Proton), Bangi, Subang Jaya (et son extension USJ). Shah Alam, à 15 km à l'ouest de Petaling Jaya, est située entre Port Klang et Kuala Lumpur. Son développement a servi à accélérer la formation d'un couloir urbain entre Kuala Lumpur et son port. Les principes de zonage ont été introduits et respectés avec méthode. L'urbanisme d'îlots et de sections d'urbanisation résidentielles, irriguées par des voies d'accès et équipés de services (commerces, écoles, espaces de bureaux, centre communautaire). Les zones industrielles sont clairement identifiées et délimitées. Puis chaque extension s'est faite sur le même modèle d'un habitat extensif. La structure urbaine a continué à se développer au travers de villes nouvelles, à l'initiative soit du gouvernement ou de développeurs privés. Subang Jaya, avait été créée avec 30 000 logements tandis que Port Klang était développée en une zone industrialo-portuaire de quelque 1 215 ha. Bangi, a été construite à partir de 1975 à 30 km au sud de Kuala Lumpur le long de l'axe routier vers Singapour. La ville a été construite comme un projet mixte de ville universitaire (université d'état - UKM) et industrielle.

4.2 Métropolisation et diversification économique

La métropolisation de Kuala Lumpur marque la *troisième phase* de développement urbain. Celle-ci est à la fois spatiale et économique, concomitante de la déréglementation des marchés financiers des années 1980/90 qui a contribué largement à maintenir la croissance.

L'afflux de capitaux (IDE) en quête de hauts rendements vers les secteurs immobiliers (bureaux et logements de luxe), directement ou par le biais du crédit, s'est traduit par un choc de demande sur les marchés fonciers urbains. Les secteurs de la construction et de l'immobilier ont connu un boom économique alimenté aussi par une démographie dynamique. La gouvernance a accompagné ces tendances dans les années 1990 sous la houlette du premier ministre Mahathir. Sa vision passait par la création d'une infrastructure nécessaire au passage d'une économie manufacturière à une économie de haute technologie. Le lancement de nombreux projets métropolitains comme le centre directionnel (CBD) intégré à Kuala Lumpur (KLCC) et la création du *Super corridor multimédia* (MSC) ont marqué cette volonté de tournant et de décollage économique. Le MSC était un ensemble destiné à devenir un pôle d'excellence en NTIC, avec des franchises fiscales et légales. Mais le projet d'une Silicon Valley malaisienne à Cyberjaya n'a pas vraiment été un succès pour cause de crise financière (1997). Mais le plan de l'aménagement du territoire pour planifier un urbanisme cohérent, a été déterminant à Putrajaya, ville satellite intelligente modèle. Créée pour desserrer la ville centre de ses administrations fédérales, elle est un modèle d'urbanisme intelligent qui la rapproche des politiques européennes en tentant de créer une ville au développement durable⁶⁷. La morphologie du *paysage urbain* est marquée par la standardisation. Les seuls marqueurs de différence étant la présence de mosquées ou de temples dans un décor urbain tropical remarquable par son manque de caractère. Une perspective européenne pourrait aussi noter l'absence de cohérence architecturale, dans la mesure où la ville serait comme un tableau visuellement harmonieux.

4.2.1 *Étalement urbain*

La région urbaine de Kuala Lumpur, a une densité de 60 personnes par hectare, ce qui la rapproche des densités européennes occidentales et en fait une des villes les moins denses d'Asie (Barter, 2004). Ce caractère horizontal s'est accentué par une croissance en tache d'huile nourrie par un fort mouvement migratoire. Certaines caractéristiques d'aménagement de Kuala Lumpur sont, à cet égard, assez proches de celles des villes d'Amérique du Nord.

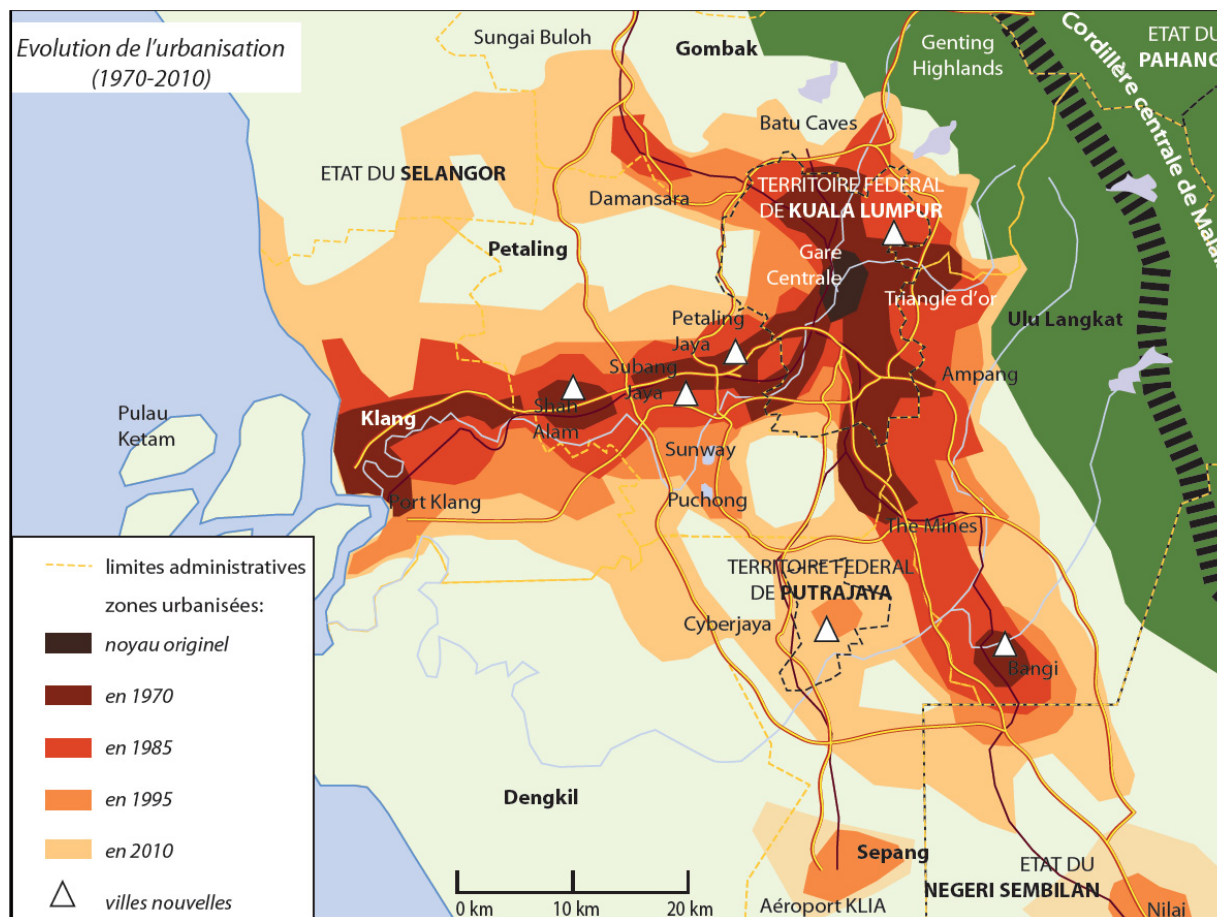
Motorisation, autoroutes et lotissements périurbains

Les déplacements à Kuala Lumpur se font pour moitié par véhicule privé. Une basse densité et une abondance de réserves foncières associées à des intérêts nationaux (production nationale d'automobiles et d'hydrocarbures) et une politique du tout-voiture ont favorisé l'étalement urbain de la *vallée du Klang* (Bouchon, 2008). Le coût modeste du pétrole (le litre de super est 3 fois moins cher qu'en France, mais cinq fois supérieur à un pays producteur de pétrole comme l'Arabie Saoudite⁶⁸) et l'absence d'alternative crédible à l'automobile expliquent un taux de motorisation élevé (45% voitures individuelles) et unique en Asie, à la différence de Singapour (15%) ou bien de Bangkok (23%) ou Jakarta (5%) (Barter, 2004; Townsend, 2003). Depuis la fin des années 1990, la motorisation s'est accrue avec l'étalement urbain et le desserrement industriel dans l'espace situé entre la ville centre et la zone côtière. Tout au long des années 1990, le libéralisme économique, la poussée de mégaprojets pharaoniques et la flambée de l'immobilier ont accru la diffusion urbaine et alimenté la motorisation, en occultant les besoins d'équipements de transport de masse, les considérations d'écologie urbaine et d'économie sociale. Le développement urbain de Kuala Lumpur s'est fait en tache d'huile, propulsé par la concession de voies nouvelles à des sociétés proches de la coalition au pouvoir, comme *Renong* ou *Gamuda*, selon le modèle de

⁶⁷ Penser la ville, 2005

⁶⁸ Source QDB WP10

BOT (*Build-operate-transfer*). L'autorité régulatrice (*Malaysian Highways Authority*) dans les années 1970 identifiait les besoins, et planifiait les projets, notamment pour la construction de l'autoroute Nord-Sud (Frontière thaïe – Singapour). Elle s'est retrouvée marginalisée dans les années 1990 sur le tracé, phasage et les décisions concernant les nouvelles infrastructures urbaines avec la privatisation des nouvelles autoroutes. Les politiques de concession des autoroutes et la faiblesse de l'autorité régulatrice ont laissé la mainmise des groupes du bâtiment sur les projets, au détriment d'un quelconque schéma directeur. Cela a entraîné une construction tous azimuts d'autoroutes, pompes à automobiles, destinées à éviter les points noirs, certaines en parallèle d'autres. Un regard à la complexité du plan du réseau autoroutier métropolitain est explicite (Carte 7). Les groupes BTP ont aussi conjugué leurs intérêts en développant de nouveaux quartiers excentrés, au prix du foncier abordable, et connectés par leurs autoroutes à péage. *Kota Kemuning*, *Valencia* ou *Eco-park city* sont exemples d'enclaves résidentielles fermées et totalement dépendantes de l'automobile. De telles pratiques ont favorisé la motorisation, l'urbanisme en tache d'huile, la constitution de zones urbanisées éloignées et accessible uniquement par voiture. La politique de subvention du pétrole a encore accéléré ce processus en rendant le choix de l'éloignement et de la motorisation individuelle économiquement viable (Beaulieu, 2006; Townsend, 2003).



Carte 7 : Progression de l'urbanisation (1970/2010) et villes nouvelles

Engorgement

Le choix d'investir dans l'infrastructure routière remonte aux années 1970, période triomphante de l'automobile. Il semblait une direction viable et sensée, pour une ville à faible densité et avec des réserves foncières importantes. Singapour, petite cité-état sans industrie automobile, ni production de pétrole, a pris la direction opposée à la fin des années 1970 en

décidant de bâtir un réseau de métro pour combattre l'asphyxie provoquée par la motorisation excessive. Si, pendant de nombreuses années, la ville s'est enorgueillie de ses voies rapides, autoroutes et d'une infrastructure de première qualité, désormais la ville souffre de cette direction unique. Les conséquences néfastes de cet état de fait, se mesurent en termes d'embouteillages, de pollution, de stress, de perte de temps et d'efficacité en termes de coûts temps distance (Barter, 2004). La comparaison, faite entre les deux villes n'est, à long terme, pas favorable à Kuala Lumpur (Kasipillai & Chan, 2008). Les embouteillages font partie du quotidien malgré le réseau autoroutier impressionnant et la construction permanente de nouveaux viaducs et autoponts sensés alléger les points noirs. Pourtant la création de nouvelles voiries, sont connues pour être des aspirateurs de trafic ne faisant que repousser le point noir à quelques centaines de mètres plus loin. La réduction de la manne pétrolière, l'augmentation du prix des hydrocarbures et la comparaison défavorable Le contexte de fluctuations du pétrole et la fin des subventions versées par le gouvernement au prix du pétrole à la pompe indiquent un tournant. En 2008, le prix du pétrole a été augmenté de plus 30%. Face à la levée de boucliers, le gouvernement est revenu sur sa décision. Néanmoins, nombre de résidents devront revoir leur mode de transport, voire leur choix de lieu d'habitation. Cela n'est pas sans poser de sérieux problèmes pour une métropole dont l'urbanisation s'est faite autour de l'automobile. La motorisation et l'étalement urbain sans fin, le zonage par activités, la multicentralité sont des éléments qui rattachent Kuala Lumpur de l'exemple de Los Angeles voire de Johannesburg tels qu'énoncés dans le modèles d'urbanité de Lévy.

Les travaux de recherche des années 1970 et 80 illustrent la thématique et les problématiques de l'explosion démographique, de la pauvreté urbaine, de la présence de secteur informel et de squatteurs issus de l'exode rural et habitant les franges de la ville. Si l'on regarde le développement des années 1970, les politiques publiques parviennent à corriger certaines caractéristiques propres aux villes du « Tiers-monde ». Un modèle développé autour de la conjonction du déficit de capital et du surplus de main d'œuvre explique les difficultés de l'urbanisation du Tiers-monde (Harvey, 1991). Le 3^{ème} plan (1971-75) amorce une phase d'industrialisation lourde contrôlée par les plans étatiques et la constitution de groupes industriels nationaux, dont Petronas (exploitation pétrolière) fait figure de proue et permet un capitalisme d'état (Beaulieu, 2006). Cette direction favorise une urbanisation nouvelle, essentiellement dirigée vers la région de Kuala Lumpur qui bénéficie de la concentration d'infrastructures, d'industries et de main d'œuvre. La maîtrise du développement et ses conséquences sur les conditions de vie et les risques sociaux deviennent des questions cruciales vue l'irruption du phénomène d'urbanisation dans le tiers-monde. Les politiques publiques malaisiennes dans les années 1960 ont favorisé un développement équilibré, et en faveur d'abord des campagnes. Rapidement, Kuala Lumpur s'éloigne du modèle d'Harvey, en comblant l'excédent de main d'œuvre par un excédent de capital. L'explosion démographique de la ville s'est faite avec un développement encore plus rapide du secteur industriel dans les années 1970. Ces tendances reflètent la stratégie d'industrialisation de la région de Kuala Lumpur et l'attraction de la ville sur les ruraux des états environnants (Perak, Selangor, Negeri Sembilan), essentiellement *bumiputeras*. Ceux-ci profitent de la politique de rattrapage économique en leur faveur et participent soudainement aux secteurs commerciaux et industriels qui leur étaient fermés auparavant. Le paysage urbain évolue rapidement, l'industrialisation étant doublée par le développement du tertiaire dans la vallée du Klang, dans un schéma différent du modèle de développement économique de Rostow (1960) passant de la société traditionnelle à l'âge de la consommation de masse, avec une réorganisation du territoire Cela se fait en « grillant les étapes ». Pendant les années 1970, voire 80, Kuala Lumpur était avant tout une ville asiatique et récente, métropole d'un pays en

développement à la démographie galopante. Mais les politiques publiques ont commencé à produire leurs effets. Le développement à l'infini par l'étalement pavillonnaire de banlieues irriguées par un réseau dense d'autoroutes a renforcé la dissémination de centres, indépendants, voire distincts, dans l'aire urbaine.

4.2.2 *Rénovation urbaine*

La capitale politique, économique est aussi la principale concentration démographique du pays. Le paradigme de l'influence des changements technologiques sur les flux implique comme conséquence une relecture spatiale et la refonte de certaines modélisations de l'espace notamment pour les lieux du pouvoir et par la fragmentation des espaces métropolitains. La recherche sur la mondialisation a prolongé la problématique sur la logique élargie d'accumulation du capital dans les villes évoquée par Castells (2005) et Soja avec *Postmodern Geographies* (1989). La technologie, s'est immiscée à tout endroit et donne accès à une infinité d'informations et de services, publics ou privés, marchands ou non. Au cœur du nouvel urbanisme se trouve un certain discours sur le développement technologique. L'aménagement urbain a été bouleversé par un monde de produits en évolution rapide, de réseaux transnationaux, et de travailleurs des services d'élite, et par l'étalement de nouvelles banlieues. Cependant, la consommation, la société de «l'information», et la nouvelle économie, ainsi que les empreintes spatialisées de l'industrie des médias comme les multiplexes et les centres commerciaux, vont main dans la main avec les effets désastreux de la dégradation urbaine et la pollution (Townsend, 2003). Les mégaprojets urbains et touristiques incarnent cette tendance, avec une réglementation souple, permettant une rénovation urbaine massive et brutale au profit des nouvelles activités tertiaires (bureaux, distribution, loisirs). Ces projets pharaoniques, à la différence des centres commerciaux européens, sont de véritables cités intégrées, soit autour d'un parc de loisirs, soit autour d'un projet d'affaires. semblant caractériser toute ville d'Asie orientale (Brenda S.A. Yeoh, 2001). L'afflux massif d'investissements a parfois dépassé la planification gouvernementale qui le souhaitait. Pourtant, celle-ci ne s'y oppose pas, préférant avaliser un état de fait qui favorise la croissance urbaine. La croissance est tournée vers la production de masse et l'urbanisation pour développer les marchés et la consommation. Le projet de ville tourne autour de la croissance, projet urbain. La notion de projet urbain à Kuala Lumpur est supportée avec les outils de gestion urbaine, de politique et de marketing. Les programmes immobiliers sont financés généralement par le promoteur, par l'achat lors de la construction. L'absence de nécessité une levée de capitaux bancaire favorise l'entreprise tout en laissant le promoteur à la merci de la conjoncture et des problèmes de trésorerie afférents. Toute crise financière ou économique peut arrêter instantanément un projet immobilier. La demande en sur le marché immobilier nourrit les projets. Tout arrêt de la demande conduit les promoteurs au dépôt de bilan et laisse les acheteurs sans défense. La crise financière asiatique de 1998 a conduit à un examen des problèmes de régulation des mécanismes alimentant la croissance urbaine et la recherche de retour sur investissement à court terme. Il a fallu plus de huit à dix ans pour que les nombreuses carcasses de béton de projets abandonnés soient finalement complétés. Un nombre croissant de ces sociétés publiques ou privées s'intéresse à la durabilité financière de ces projets. Elles ont entrepris des montages financiers et de gestion du risque complexes souvent accompagné d'une introduction en bourse et d'une diversification des fonds d'investissement. Le passage à une échelle internationale, introduit des intervenants et bailleurs de fonds où les projets immobiliers passent d'une logique individuelle et ponctuelle à des projets d'urbanisme concertés par des politiques urbaines.

L'hypercentre avec le *Triangle d'Or*, qui correspond aux zones majeures pour les affaires, la finance, le tourisme et les emplois de cols blancs (CBD) a connu une rénovation urbaine importante. Le centre historique avec la vieille ville bien que faisant partie de l'hypercentre s'est paupérisé, délaissé, avec des symptômes d'*inner city*. Bukit Bintang, KLCC, et l'espace autour de la gare centrale (KL Sentral) ont connu la fièvre des mégaprojets de complexes immobiliers remplaçant de l'habitat ancien, des friches industrielles. Les sièges sociaux restent dans la métropole, alors que pour rester compétitives, les industries sont obligées de se moderniser et de diminuer leurs coûts de production. La pression foncière fait qu'il est plus rentable de redéployer les unités de production dans des zones rurales situées à 100 kilomètres en province, où l'espace est disponible ainsi que la main d'œuvre. Les impôts sont eux-aussi plus élevés à l'inverse des avantages fiscaux, inférieurs ou même inexistants. On peut dire qu'il y a déconcentration du secteur productif et densification des activités tertiaires et quaternaires sur l'aire urbaine. En Asie du Sud-est, la nouveauté du tissu urbain et la rapidité de la rénovation urbaine favorisent une rénovation urbaine profonde. La ville doit être de dimension mondiale, influente, dynamique et attractive. Cela passe par la modernité de l'urbanisme, qui prime sur la valeur historique. Avec la jeunesse de villes comme Kuala Lumpur, le processus de gentrification existe dans un contexte différent des villes occidentales, ancrées dans une morphologie urbaine plus anciennes. De nouvelles banlieues pavillonnaires sortent de la savane, à des distances de plus en plus grandes. La structure urbaine est devenue multicentrique, se développant autour de villes nouvelles construites le long des axes de communication majeurs, puis diffusées vers l'intérieur.

4.2.3 *Multicentralités et mégaprojets*

La croissance économique et démographique et la gestion et la gouvernance corporatiste avec des politiques néolibérales a généré une ville très étendue, due à une urbanisation tentaculaire et un réseau complexe d'artères surchargées (DiGaetano & Strom, 2003). Dans l'aire urbaine de Kuala Lumpur, l'expansion récente sous tous azimuts a accru le zonage et la planification de nouveaux quartiers. L'espace urbain de Kuala Lumpur, un enchevêtrement de voiries, de réseaux qui hachurent et quadrillent le territoire à la hache, dans un *splintering urbanism*. Les habitants de Kuala Lumpur peuvent très bien vivre près les uns des autres, pourtant s'ils ne sont pas dans le même '*taman*', il est fort à parier qu'ils ignorent tout d'une telle proximité, surtout dans une ville où la végétation luxuriante et le relief ondulé contribuent à créer des isolats et tout autant de culs-de-sacs. Les condominiums et les lotissements fermés créent autant d'enclaves qui se tournent le dos et qui s'ignorent. Cette approche ponctuelle du développement urbain a entraîné mauvaise intégration à l'environnement urbain et le manque de planification à long terme et la coordination de l'ensemble urbain plan directeur pour la région métropolitaine de Kuala Lumpur (Hairul, et al., 2004). Plusieurs zones de centralité périphérique sont identifiées dans le Grand Kuala Lumpur. Le mouvement est anticipé par l'État dans des projets comme Putrajaya, ville nouvelle publique. La ville a été créée avant tout pour désengorger la capitale et créer un pôle central pour les administrations fédérales. Elle sert aussi de moteur au mouvement d'expansion urbaine périphérique. Le prix abordable du terrain nourrit la demande, cependant l'accroissement du prix du pétrole et les conditions déplorables du trafic urbain relativisent désormais cette expansion. L'éloignement n'est cependant pas synonyme d'isolation. Même à 25 kilomètres du centre ville de Kuala Lumpur, les nouveaux noyaux urbains acquièrent très vite des fonctions commerciales, sociales, de production et de loisirs avec de nombreuses zones d'usage mixte. La dichotomie centre/banlieue, si importante en Europe, n'a pas les mêmes formes, et le nombre de centres urbains confère une hiérarchie à Kuala Lumpur qu'il faut définir. Cette évolution complexe contribue à une morphologie urbaine de pôles centraux

verticaux composés de centres d'affaires, de bureaux, de galeries commerciales et de condominiums dominant une mer de lotissements irrigués par des autoroutes. Les années 1990 ont marqué l'explosion des centres commerciaux dans la région urbaine de Kuala Lumpur. Ziauddin (2000) indique leur prévalence et la façon dont leur présence change la fréquentation des espaces centraux et par là même la centralité. Espaces semi-privatisés, ils attirent par l'air conditionné intérieur et la sensation d'échapper aux rigueurs du climat tropical, comme The Mall, Kota Raya. La sociabilité est organisée autour des *malls* qui structurent les quartiers et font office de centres urbains, voir touristiques. Si les premiers centres commerciaux se situaient dans l'espace central de la ville, très vite, des mégaprojets ont essaimé au-delà du périmètre central, en accroissant leur taille et nombre (Midvalley city, The Mines, One Utama..). Des substituts de centralité ont volé l'attention avec une géographie commerciale qui recoupe les centralités urbaines par des usages mixtes des mégaprojets. Les pôles de centralité sont développés par des investisseurs privés sous forme de mégaprojets qui jouent un rôle urbain structurant comme Sunway (avec le lagon, le centre commercial, l'ensemble hôtelier, résidentiel, universitaire et le parc d'attraction), The Mines, ou aux franges de l'urbanisation, *Genting* (complexe commercial, hôtelier et de loisirs, entre ville et montagnes) ou Midvalley.

Centralité commerciale et mégaprojet : l'exemple de Midvalley

Midvalley, de par sa taille et sa centralité géographique à l'échelle de l'aire urbaine, confirme l'ambition de ses promoteurs de créer un deuxième centre ville, à l'image de KLCC, sans en être pour autant la figure de proue. Sa position centrale au sein de l'aire urbaine, sa desserte en transports publics (gare KTM et corridor d'accès à une station de LRT située à 150 mètres en projet), l'accès direct à deux autoroutes favorisent sa prépondérance métropolitaine. Comme les autres mégaprojets, Midvalley est coupé de son environnement direct, enchâssé entre deux autoroutes, une rivière et deux voies ferrées. Ces réseaux isolent le centre qui a véritablement une fonction centrale régionale plus que de voisinage. D'ailleurs il est plus simple de venir en voiture dans un rayon de 15 kilomètres, plutôt que d'essayer d'y accéder à pied depuis les quartiers voisins comme Bangsar ou Brickfields. Dans ces deux cas, il n'existe qu'un viaduc autoroutier d'un côté ou une autoroute de l'autre. Le projet a été développé en plusieurs phases par *IGB Corporation*, une holding d'investissements et de projets immobiliers intervenant en Malaisie (centres commerciaux, bureaux) et en Asie du sud-est.. Tout d'abord, il s'agissait d'un centre commercial de 158 000 m² (surface commercialisée) et 420 000 m² (surface totale) et 430 magasins (*megamall*)⁶⁹, flanqué d'un hôtel et de tours de bureaux ouvert en 2001. Le centre commercial par le choix des enseignes des grandes surfaces témoigne de l'ouverture libérale du marché de la distribution. L'occident et l'orient sont représentés avec Carrefour et Jusco (hypermarché japonais). La seconde tranche a doublé l'offre commerciale en créant une deuxième galerie commerciale (*The Gardens*, 98 000 m² de surface commercialisée, et 230 000 m² de surface totale pour 210 magasins), parallèle au *megamall*, destinée au marché haut de gamme et ouverte en 2008. Cette extension comporte plusieurs tours de bureaux, hôtels et centres d'affaires. Trois hôtels sont situés à Midvalley : *Cititel* (646 chambres), *Boulevard* (390 chambres), *Gardens* (448 chambres) ; auxquels il faut ajouter deux service-appartements (499 appartements). L'importance de l'offre d'hébergement est relative aux nombres d'entreprises localisées sur le site. La taille même du centre, en fait aussi une destination touristique et de loisirs majeurs, comme les entretiens le soulignent. *The Gardens* et Midvalley totalisent six tours de bureaux de 25 à 30 étages, en plus d'un parc de bureaux et de surfaces commerciales sur la dalle. L'ensemble est fédéré par une avenue centrale, bâtie sur la dalle de Midvalley. Le projet

⁶⁹ Site d'information de Midvalley, 2010

illustre une volonté de développer une centralité métropolitaine, d'ailleurs le nom même fait référence à une place centrale dans la *Klang Valley*. Celle-ci repose sur un projet commercial, mais aussi sur un pôle d'affaires régional qui petit à petit lui confère une dimension de CBD alternatif à KLCC et à vocation mondiale (Tableau 10). Les mégaprojets malaisiens sont des îlots intégrés qui assurent des fonctions urbaines mixtes, et construisent des centralités d'espaces privés à usage public.

Comparaisons	surface commercialisée (chalandise)	surface totale (parcs à thème, patinoires, multiplexe, etc)
<i>Mall of Emirates</i> à Dubaï	223 000 m ²	604 000 m ²
<i>Dubaï Mall</i> à Dubaï	346 000 m ²	1 200 000 m ²
<i>South China Mall</i> à Dongguan	660 000 m ²	892 000 m ²
<i>West Edmonton Mall</i> à Edmonton	350 000 m ²	493 000 m ²
<i>Les Quatre-Temps</i> à Paris	130 000 m ²	140 000 m ²
<i>Berjaya Times Square</i> à KL	320 000 m ²	700 000 m ²

Tableau 10 : Comparaison mondiale



Illustration 5 : Midvalley - The Gardens et le terrain du futur KL Eco City

A la différence d'espaces commerciaux occidentaux, la présence de personnel de sécurité est quasiment invisible. Les manifestations d'incivilités étant tout autant invisibles ou déplacées. Un autre mégaprojet adjacent à The Gardens, situé de l'autre côté de la rivière Klang a éclos depuis (Illustration 5). *KL Eco City* est un nouveau mégaprojet (de *SP Setia*) de huit tours comprenant bureaux, services et résidences sur les 9,8 hectares⁷⁰ d'un village malais entièrement rasé pour l'occasion (*Kampung Abdullah Haji*). Il est destiné à compléter le rôle central de Midvalley et permettra d'intégrer une station sur la ligne de LRT longeant le complexe et l'ignorant jusqu'à présent. Signe des temps, depuis la seconde moitié des années 2000, de nombreux mégaprojets et mégalotissements ont pris une connotation « verte » et éco : *eco park*, *desa park city*, *KL green* : mais il s'agit plus d'une stratégie marketing surfant sur la vague du vert que de la mise en place d'un cahier des charges de basse consommation énergétique. Kuala Lumpur n'a pas été façonnée comme une ville européenne, à haute densité, avec un centre ville. La croissance soutenue a favorisé la métropolisation. Les villes satellites ont été créées comme espaces résidentiels et de productions, avec un zonage précis de ces deux activités. La notion de centre ville a été substituée à la vieille ville, sans pour autant en établir une précise. Il y a plutôt des centres villes. A Kuala Lumpur, il n'y a pas comme dans les villes européennes, un lieu central où l'on fini toujours par tomber sur des connaissances, en déambulant une rue piétonne ou en arpentant une place centrale. Mais l'éclosion de centralités, autour de mégaprojets commerciaux, permet de dire que le commerce construit l'identité urbaine.

⁷⁰ Site de KL Eco City <http://www.klecocity.com.my/> Le projet est destiné à être fini en 2015

La patrimonialisation du bâti n'existe que dans le présent immédiat. Elle transforme ainsi la relation à l'environnement urbain selon une approche temporaire, basée sur sa valeur marchande et destinée à être recyclée. La ville d'Asie du Sud-est se manifeste par la profusion du développement commercial et la quasi-réalité d'un « 24h/24, partout », notamment pour les commerces alimentaires, favorisant la naissance de communautés et non de banlieues dortoirs. C'est une image familière de l'Asie du Sud-est et de sa méga-urbanisation. Le développement semble anarchique et hybride mais sa souplesse étonne. L'importance du rôle structurel de la planification urbaine a permis de canaliser et d'agencer le développement urbain, tout en laissant aux développeurs privés une latitude très large de manœuvre avec des modalités de construction adaptables et souples. La typologie de croissance pourrait être résumée selon un développement par extension et mitage de l'espace rural plutôt que par une rénovation urbaine. Kuala Lumpur combine ainsi une morphologie de zonage urbain prononcée avec la diffusion spatiale de l'urbanisation. Pourtant le dynamisme commercial atténue les effets isolants. Le libéralisme économique et l'importance de l'économie informelle, tissée autour des réseaux familiaux, ethniques et d'origine géographique, favorisent l'entrepreneuriat et l'animation sociale urbaine. Des petits commerces, artisans et services dynamisent la vie du quartier et la sécurisent aussi. Cette flexibilité permet de préserver des entreprises familiales qui permettent la préservation de traditions et de culture. De plus, les résidents de *taman* s'organisent sur un mode similaire à celui des *kampungs* traditionnels, en privatisant l'accès à l'intérieur par un système de gardiennage spontané. La politique de la ville est donc planifiée autour de la croissance économique tout en restant malléable et susceptible d'être corrigée. Cela la rend fonctionnelle et pratique aux niveaux individuels et collectifs. Le dynamisme commercial et la flexibilité permettent à ces structures urbaines d'accueillir les flux de la mondialisation et rapidement d'y incorporer de nouvelles formes architecturales reflétant ce passage à une classe « mondiale ». La rapide mutation morphologique de la ville s'est manifestée par une verticalisation du centre-ville, par l'étalement suburbain et l'émergence de centralités multiples. Kuala Lumpur ressemble à d'autres villes du monde par l'architecture contemporaine générique et par sa morphologie. Levy recourt à une articulation similaire entre les lieux et le flux. La mondialisation favorise l'émergence des lieux, *c'est-à-dire de configurations spatiales complexes qui ne sont pas sujettes à mobilité*⁷¹. La large diffusion territoriale d'internet pourrait accréditer d'une part, l'idée de la mort de la ville, dont les ressources seraient désormais accessibles de partout, et d'autre part celle d'un effacement des disparités entre les différents quartiers de la ville par une égalité d'accès des différents groupes sociaux aux ressources de la société de l'information. Elle est aussi une plateforme d'interaction sociale. Cette diffusion implique une standardisation qui est nécessaire pour l'émission et la réception des flux. Cependant, l'espace du lieu peut être exclu de la mondialisation, par manque de connexion aux réseaux, mais le lieu connecté est un espace touché par la mondialisation.

4.2.4 *Un pôle économique majeur*

La répartition des activités économiques n'est pas homogène sur le territoire : industries traditionnelles, pôles commerciaux, activités de hautes technicités (recherche, activités spatiales, biotechnologies, services supérieurs aux entreprises...) se répartissent selon une configuration liée à des facteurs historiques mais aussi à la stratégie des entreprises et à l'offre foncière développée par les collectivités locales.

⁷¹ J. Lévy, 2007

Une économie industrielle

A partir des années 1970, le pays a connu une croissance économique très forte, accompagnée par des structures d'état comme la *Malaysian Industrial Development Authority* (MIDA). Le mouvement a été amplifié par l'implication de l'Etat dans la constitution de conglomérats industriels et financiers. L'Etat actionnaire (avec *Khazanah Nasional*) a ainsi pu accroître sa capacité d'influence et créer les conditions favorables à l'émergence d'un capitalisme *bumiputera* et à une classe de capitaines d'industrie malais, des compagnies comme Proton (construction automobile) sont mises en place avec l'aide de la banque mondiale. L'idéologie qui a prévalu depuis l'indépendance a été héritée du moule britannique : libéralisme économique et préservation des droits collectifs des Malais. La tendance qui s'est établie dans les années 1980 avec les dragons économiques a bénéficié aussi l'économie malaisienne qui a connu une croissance très forte jusqu'à la crise de 1998. Cette particularité a affecté en profondeur ce qui est devenu le groupe des *Nouveaux Pays Industrialisés*. Le libéralisme économique, la participation à l'économie mondiale (adhésion à l'OMC en 1995) et la stabilité politique furent autant de conditions pour qu'émerge le « cinquième dragon d'Asie ». La mondialisation a permis à la Malaisie d'atteindre des taux de croissances de plus de 8 % de 1987 à 1996, mais elle a aussi provoqué la crise asiatique de 1998. Les réactions face à la crise ont connu deux réponses politiques avec Anwar Ibrahim, libéral réformateur, contre Mahathir Mohamad, un économiste nationaliste. Mahathir a finalement eu le dessus, et son action a influencé les politiques malaisiennes jusque dans la moitié des années 2000. Le rôle de l'Etat a néanmoins été de guider le développement et d'aménager le territoire urbain.

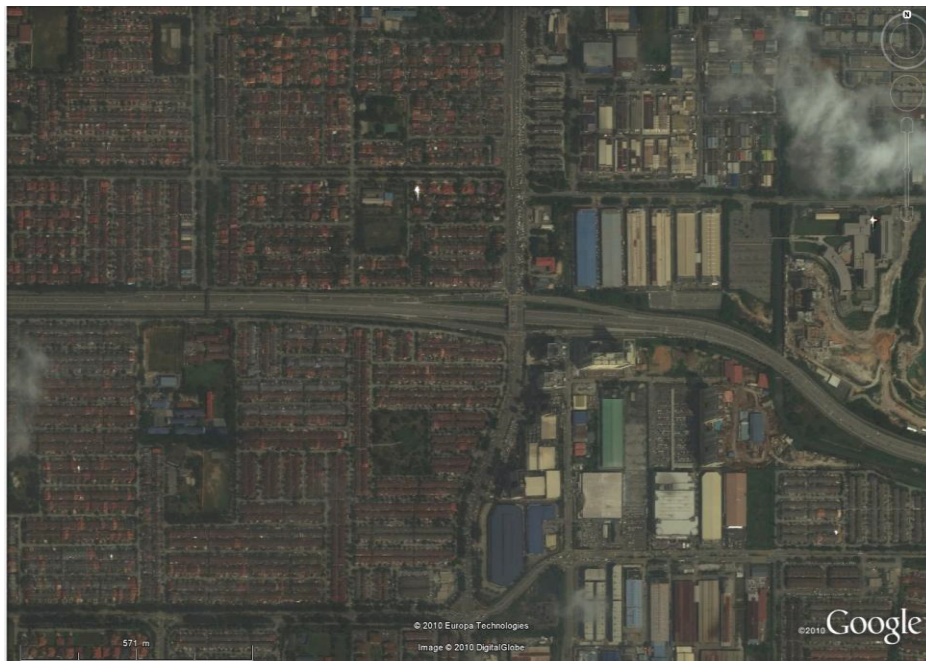


Illustration 6 : Subang Jaya : Zonage des activités résidentielles et industrielles

(Source, Google Earth)

Dans les années 1970, le gouvernement décide de constituer une industrie automobile et entreprend la construction massive d'autoroutes tout autour de Kuala Lumpur et leur connexion avec les axes de développement du pays. L'urbanisme, planifié par le gouvernement est pensé d'abord sous un aspect économique et fonctionnaliste. Il suit les préceptes de séparation stricte des activités, avec une politique de zonage entre quartiers résidentiels et industriels développés autour de l'automobile (Illustration 6). Les industries

légères, d'assemblage, de manufactures développées sous des initiatives privées (PME/PMI), se sont implantées notamment dans l'ouest de la vallée du Klang et ses zones industrielles (Puchong, Batu Tiga, Shah Alam, Klang, Subang Jaya...). Les grands conglomerats industriels et tertiaires sont aussi concentrés dans l'aire urbaine de Kuala Lumpur. L'activité de construction automobile est représentée par les deux constructeurs malaisiens *Perodua* et *Proton*. Par leur production et par les constructions mécaniques, ils représentent une part importante de l'économie du grand Kuala Lumpur. L'assemblage de micro-processeurs et d'ordinateurs, est une activité essentiellement située à Penang. Le secteur du BTP a grossi avec la croissance, autour de projets d'infrastructure (autoroutes, barrages, sociales : hôpitaux, et de prestige comme Putrajaya (arrêtés après le départ de Mahathir). L'investissement privé, les mégaprojets de Kuala Lumpur et d'Iskandar (zone franche en bordure de Singapour) maintiennent une forte activité pour les grands groupes qui sont aussi très présents à l'étranger (Inde et Moyen-Orient principalement). Les grandes entreprises malaisiennes (YTL, Gamuda, MMC, DRB Hicom, Sunway, UEM et Sime Darby) sont avant tout à l'origine des affaires familiales, qui se sont diversifiées au fil des opportunités (Yen, 2008). Les tycoons chinois comme Robert Kuok (Plantations de sucre, immobilier, médias, Shangri-La), Yeoh Tiong Lay (YTL), Vincent Tan (Berjaya) sont des figures publiques, représentant les compétences à faire des affaires, dans le pays, à jouer sur les réseaux d'alliance régionales et à collaborer avec un secteur public malais, grâce à des « deals » avec les ténors du parti au pouvoir. Ces communautés d'intérêts entre monde politique et des affaires sont dénoncées régulièrement par l'opposition, tant pour corruption que pour copinage (*cronyism*).

L'impact de la conjoncture nationale et mondiale

Malgré une conjoncture favorable au plan régional, au plan national la réduction progressive de la rente pétrolière incite à sa substitution par des services haut de gamme et la mise à niveau mondiale de Kuala Lumpur. L'extraction pétrolière est sous l'égide du conglomerat public de Petronas qui a procuré une manne financière essentielle à la politique de développement du pays depuis 1974 -elle est de fait une entreprise publique. Elle a le monopole de l'exploration, du développement et de la production de toutes les ressources pétrolières en Malaisie. La société est devenue une multinationale avec des activités dans plus de 30 pays et employant plus de 33 680 personnes dans le monde. Ses revenus la placent dans le palmarès de tête du magazine Fortune (15,3 milliards US\$ de profit en 2009). Malgré une croissance située entre 6 et 7 % ; « seulement » pendant les années 2000, et une croissance plus rapide en Chine ou au Vietnam pendant cette période, le stock d'*Investissements directs étrangers* (IDE) était évalué à 50 milliards d'euros en 2008. Plus de 5 milliards d'euros ont été investis en 2008, ce qui place la Malaisie en deuxième position pour les IDE après la Chine en Asie⁷². La Malaisie regarde de plus en plus vers la Chine, mais aussi l'Inde. Les déboires économiques des Etats-Unis et de l'Europe créent une confiance en soi nouvelle. La Malaisie tire partie de ses affinités et de sa position carrefour pour absorber les chocs et se relever rapidement. La croissance du PIB continue de se situer entre 5 et 8%, malgré l'intermède de la crise mondiale, qui a surtout affecté l'année 2009, avec une croissance négative (-4%). Si ces chiffres pourraient laisser rêveur les décideurs des pays développés, le gouvernement malaisien souhaite une croissance d'au 6% annuellement pour arriver aux objectifs fixés à l'horizon 2020⁷³.

⁷² Asian Development Bank, 2010

⁷³ ETP, 2010

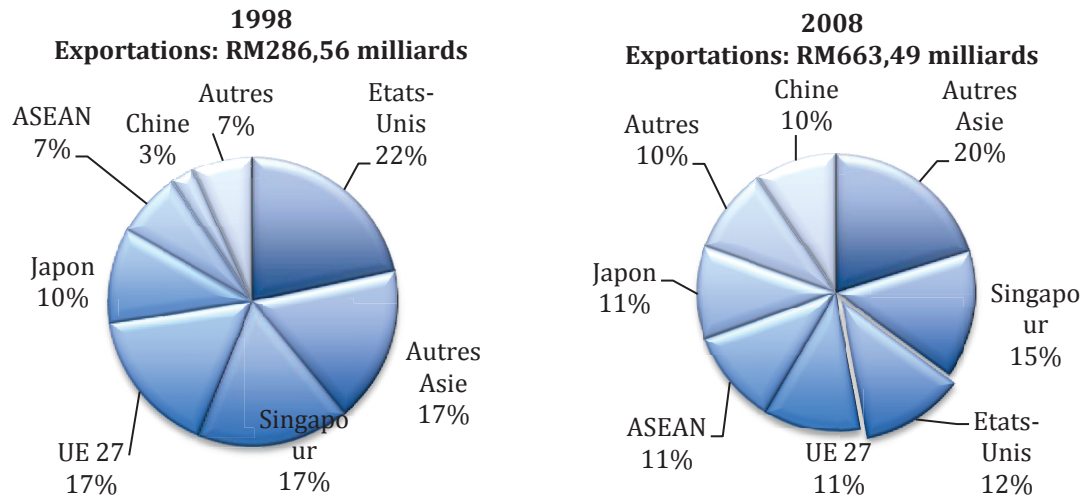


Figure 18 : Progression des exportations de Malaisie (1998-2008)

L'Europe et les Etats-Unis, sont empêtrés dans une crise et doivent faire face à des politiques d'austérité ; mais ce n'est pas du tout le cas, par exemple, de la Chine, lancée dans un programme keynésien de développement, avec de gros projets et des banques qui investissent. Cela a influencé les échanges commerciaux de la Malaisie entre 1998 et 2008. Les échanges avec les économies les plus puissantes se sont amoindris alors que ceux avec l'ASEAN et la Chine ont explosé (Figure 20). Les pronostics faits dans les années 1980 de domination de l'économie mondiale par l'aire Asie-Pacifique en 2050 semblent se confirmer, voire s'accélérer depuis la crise financière des pays occidentaux de 2008. La Malaisie joue de sa position de carrefour et a connu une crise brève mais rapidement recouvrée grâce à sa position favorable et à des politiques keynésiennes agressives aux antipodes de l'austérité des pays occidentaux en cessation de paiement. Les réserves de pétrole brut qui ont permis au pays de vivre sur une économie de rente (Beaulieu, 2006), s'amoindrissent. Si bien que dès 2012, la Malaisie deviendra un importateur net de pétrole⁷⁴. Les ressources en gaz naturel sont plus vastes, avec 15 milliards de barils de réserves connues (12^{ème} au rang mondial). La Malaisie est le troisième exportateur mondial de gaz naturel liquéfié (GNL), après l'Indonésie et l'Algérie. Elle a diversifié ses activités, en passant d'exploitant de champs de pétroles nationaux (sur la côte est et à Bornéo), à une expertise de recherche et d'internationalisation. Son activité de prospection en amont et son internationalisation lui ont permis de devancer la fin progressive de l'exploitation du pétrole malaisien. Les opérations internationales sont passées de 33,8% en 2006 à 45,3% en 2010⁷⁵. Le gouvernement malaisien souhaite reprendre le modèle qui a fait le succès singapourien (libéralisation du marché de l'emploi, infrastructures efficaces, bureaucratie réduite, transparence...). Le *Nouveau modèle économique* (NEM) et son programme de mise en place (*Programme de transformation économique* – ETP) ont pour objectif de passer le revenu intérieur brut de 661 milliards de ringgit (2009) à 1,7 trilliards en 2020. Ils conservent le but de faire de la Malaisie un pays développé en 2020, introduisent une plus grande place aux entreprises et au capital privé dans l'économie. De plus ils ont pour but d'assouplir les réglementations héritées de la NEP, pour retrouver un environnement compétitif. Ces programmes anticipent aussi un changement structurel de l'économie : réduction de la place des hydrocarbures, des industries manufacturières à faible plus-value et renforcement des secteurs des services, de la finance, de

⁷⁴ Bernama, Réserves de pétrole de 4 milliards de barils (25^{ème} rang mondial des réserves)

⁷⁵ The Edge Malaysia, 30 août 2010

l'électronique, de l'électricité, de l'agroalimentaire et du tourisme⁷⁶. L'ETP propose d'arriver à ces objectifs en faisant appel aux investissements privés malaisiens à hauteur de 73% et de 27% pour les étrangers. Cela marque un changement par rapport aux années 1970 et jusque dans les années 1980 où les IDE étaient largement majoritaires et le capitalisme malaisien naissant.

Diversification économique et impact urbain

La diversification des échanges, la diversification de la production, le dynamisme de la ville capitale, semblent marquer les nouvelles directions. Kuala Lumpur souhaite se positionner comme une ville de haute technologie, au plan régional d'abord. D'ailleurs Kuala Lumpur est le cœur de l'activité bancaire et financière de Malaisie (Maybank, CIMB, HSBC...) et elle essaie aussi de se spécialiser en un pôle mondial de la finance islamique. Dès les années 1990, les échanges et le commerce internationaux ont été favorisés, jouant de la situation de la Malaisie au centre des routes maritimes et aériennes entre l'Océanie et l'Europe, et entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie Orientale et du Sud-est.

Rang	Filière d'activité	Contribution (milliards de Ringgit)
1	produits manufacturés	430,6
2	tourisme	55
3	huile de palme	36,4
4	Gaz naturel	31,2
5	Pétrole	25,4
6	Caoutchouc	4,5
7	Bois	3
Total PIB (2009)		674,4

Tableau 11 : Recettes d'exportation du PIB malaisien

Source: Bank Negara Malaysia (2010)

Les grandes entreprises de Malaisie basées essentiellement à Kuala Lumpur participent activement à ces montages complexes et à la croissance urbaine et nationale. Petronas est l'exemple qui vient le plus rapidement à l'esprit au travers de la réalisation des tours jumelles. Les sièges sociaux des grandes entreprises malaisiennes (Sime Darby (plantations), Proton et Perodua (automobiles), Malaysia Telekom, Berjaya, MAS, YTL, banques, assurances) sont concentrés essentiellement au centre ville de Kuala Lumpur dans le « triangle d'or ». Les grands groupes internationaux ont leurs bureaux au centre ville et aussi dans les multiples parcs et centres d'affaires qui truffent l'agglomération, notamment à Petaling Jaya, Midvalley et Damansara. L'emploi en majorité tertiaire, a connu une forte progression depuis une vingtaine d'années, en particulier en ce qui concerne les services « métropolitains » : grandes administrations, banques, assurances, services juridiques, médias... Il représente plus de 22% de l'emploi dans l'aire urbaine de Kuala Lumpur. Le secteur primaire ne représente que 2% de l'emploi (contre 15% pour l'ensemble du pays). Le secteur manufacturier et du BTP représente 38% de l'emploi. Enfin les services, commerces et services domestiques représentent 34% de l'emploi⁷⁷. La tertiarisation de l'économie et sa mondialisation influent sur l'aménagement urbain. Si l'industrie manufacturière demeure le

⁷⁶ ETP, 2010

⁷⁷ Economic Characteristics of the population, Recensement 2000

fer de lance de l'économie nationale, avec une concentration industrielle prédominante à Kuala Lumpur, le mouvement lié à la métropolisation a provoqué son desserrement et un redéploiement industriel et urbain vers la province. La construction à Bernam, à 80 kilomètres au nord de Kuala Lumpur, d'une ville universitaire et industrielle basée sur les technologies, commanditée par Petronas, participe de ce type de développement. Le phénomène de déconcentration industrielle renforce le contrôle de ces zones de production sous influence urbaine. Il répond aussi à une politique d'aménagement territorial. Les industries sont transférées vers les zones déprimées de régions avoisinantes du Perak et Negeri Sembilan. Les périphéries restent marginales, que ce soit la façade est de la péninsule malaise (Etats ruraux, traditionnels et d'opposition du Kelantan, du Terengganu et du Pahang). La création d'un port de conteneurs en eau profonde à Port Klang marque la volonté de concurrencer la prépondérance de Singapour alors que la construction du nouvel aéroport de Sepang (KLIA) à 70 kilomètres du centre ville, a permis de faire de Kuala Lumpur un hub aérien important. Plus récemment, le tourisme est naturellement venu s'inscrire dans les priorités nationales, en étant le deuxième poste des recettes d'exportation du PIB malaisien, contribuant à hauteur de 8,2% du total, bien avant les hydrocarbures (Tableau 11). L'industrie du tourisme en Malaisie en 2010 contribue directement à 5,1 % du PIB et indirectement à 15,8% du PIB. Cela en fait le deuxième secteur économique du pays après les hydrocarbures et les plantations⁷⁸. Plusieurs groupes hôteliers et touristiques ont leurs activités tant dans la région de Kuala Lumpur que dans le reste du pays et à l'étranger. Berjaya est connue surtout pour ses hôtels et sa mainmise sur la distribution (chaînes et franchises) ainsi que son monopole de la loterie (Toto), de loin sa principale source de revenus. *Genting Bhd* avec 41 milliards de US\$ (2010) est considérée comme l'une des compagnies d'exploitation de casinos les plus rentables au monde. Elle s'est diversifiée à l'international, notamment dans l'un des mégaprojets de Singapour (Complexe de divertissement et de casinos de *Resort World Sentosa*), de New York (4500 machines à sous à l'Aqueduct Racetrack), mégaprojet à Miami⁷⁹ et 46 casinos en Grande-Bretagne. Elle est aussi, avec la famille du fondateur (Lim) l'un des principaux actionnaires de *Star Cruises* (basée à Hong Kong)⁸⁰. Dans la région de Kuala Lumpur, c'est surtout le complexe de Genting qui est le plus représentatif de l'importance de ce groupe..

Un pôle technologique et scientifique régional

Avec le virage technologique établi dans les années 1990 et la volonté de passer à une société de l'information et du savoir, l'accent a été mis sur les activités « technologiques » et de Recherche et Développement. Le *Multimedia Super Corridor* (MSC) a été développé au travers du 7^{ème} plan malaisien (1996-2000). L'ambition était de devenir la Silicon Valley asiatique et de faire évoluer la production nationale de produits manufacturiers ou d'assemblages à une production de matière grise. L'établissement de technopôles et la volonté de digitaliser la Malaisie faisait partie des stratégies du gouvernement. Il s'agissait d'attirer des entreprises de R&D et de transformer la Malaisie en pays utilisant et produisant de la matière grise. Les aspirations étaient de transformer les mentalités et d'introduire une nouvelle citoyenneté, intelligente, connectée, et impliquée dans sa société (Goh & Yeoh, 2008). Cette zone de 70 kilomètres de long sur 15 de large court du centre de Kuala Lumpur, symbolisé par les tours jumelles Petronas à l'aéroport international de KLIA (Carte 8). Et le premier ministre Mahathir, souvent nommé le « bâtisseur », en fit un projet personnel, comme d'autres dans le Grand Kuala Lumpur. Pour faciliter les choses, les technopôles développés sous statut de MSC étaient déjà sous le contrôle du cabinet du Premier ministre (wilayah de Kuala Lumpur et de Putrajaya). Dans l'euphorie des années 1990, tout était permis. 100 millions de ringgit

⁷⁸ World Tourism Travel Council, 2011

⁷⁹ The Star, 15 septembre 2011, Genting to invest megaproject in Miami

⁸⁰ The Edge Malaysia, 30 août 2010

furent attribués au R&D dans le budget du 7^{ème} plan et le MSC incarnait ce tournant⁸¹. Le projet visait à attirer les sièges régionaux et les laboratoires de recherche des plus grandes multinationales de l'informatique dans cette zone à statut spécial (exonérations fiscales, bureaucratie allégée, etc.), via des infrastructures de télécommunications de premier ordre et la présence d'universités de recherche.



La création de technopôles démontre ce tournant tertiaire basé sur le savoir et une économie complexe. Kuala Lumpur a bénéficié de délocalisation de groupes informatiques en vertu des avantages procurés par l'offre d'infrastructure d'accueil. La technopôle à dominante informatique de Cyberjaya dont le nom trahit la vocation a reçu les plates-formes opérationnelles de compagnies tertiaires (*Sun, Oracle, Ericsson, Hewlett Packard, Siemens...*) avec services clients composé de personnel multilingue et formé. Cyberjaya, a été développée par la *Multimedia Development Corporation (MDC)*, sur les modèles urbains et économique de la Silicon Valley, de Sophia Antipolis, de Bangalore et du réseau de technopôles du Japon (Townsend, 2003). Ville nouvelle intelligente arrachée à la jungle, située à cinq minutes de sa jumelle Putrajaya, dont elle est le pendant technologique, elle avait été conçue pour accueillir

⁸¹ Andaya, p.318

120 000 personnes en 2011. Les compagnies associées à *Renong*, ont joué un rôle clé dans le développement immobilier de Putrajaya et de Cyberjaya. Malgré ces privilèges, le résultat de Cyberjaya est modeste. Des avenues immenses au milieu de la savane et une impression de vide. Les universités voisines, les centres d'appel sont finalement les segments les plus aboutis du projet. Quinze ans après le lancement de Cyberjaya, le constat est mitigé. Les centres de R&D pour les géants informatiques n'ont pas vu le jour et les estimations initiales par le gouvernement d'un total de 500 entreprises de haute technologie implantées à Cyberjaya en 2020 semblent désormais irréalistes. La plupart des entreprises ont installé des centres opérationnels, notamment des centres d'appels et de maintenance. Les capacités multilingues des Malaisiens ont favorisé ce mouvement de délocalisation des services clients. Une autre technopôle, le *parc technologique de Malaisie (Malaysia Technology Park)* a connu un développement important en se spécialisant en recherche et développement. Il est situé entre le centre ville de KL et Putrajaya. Il est a été réalisé en partie lors de l'aménagement de Bukit Jalil en complexe sportif et résidentiel relié au centre ville par métro (LRT) pour accueillir les jeux du Commonwealth de 1998.

Un pôle universitaire international

La Malaisie a un total de 47 universités et collèges universitaires. Il faut y ajouter plus de 120 instituts supérieurs totalisant plus d'un million d'étudiants en 2010, contre 660 000 en 2000. La progression de la population étudiante a été plus rapide que la progression démographique nationale. Depuis 2000 le nombre d'universités publiques est passé de sept à vingt. L'Universiti Malaya (à Petaling Jaya), UKM (à Bangi) et UPM (à Cheras-Serdang) font figure des plus anciennes et renommées. Les universités sont classées et l'entrée est sélective, suivant les résultats au STPM (équivalent Bac ou 'A' level anglais) ou à la *matrikulasi*. Les étudiants *bumiputera* ont la possibilité de suivre une année de préparation (*matrikulasi*) pour entrer à l'université les dispensant de l'examen du STPM. Ce privilège est source de frustrations auprès d'étudiants chinois ou malais, souhaitant la méritocratie. De même le quota d'accès aux universités publiques entre *bumiputera* et autres races était initialement de 55/45. Il a été progressivement relevé en faveur des premiers à 70/30. UiTM (à Shah Alam), une université de 130 000 étudiants, illustre ce système, dans la mesure où elle est réservée aux *bumiputera*, tout en étant financée publiquement. Objet de la politique de rattrapage en faveur des Malais, mise en place dans les années 1970 (NEP), elle représente symboliquement l'impossibilité de la réalisation d'un projet national d'intégration interraciale. Récemment l'hypothèse d'une ouverture, vers le reste de la société, a été remise en cause par les étudiants mêmes de l'institution.⁸² Cette discrimination explique que le secteur éducatif privé soit majoritairement fréquenté par les Chinois et Indiens qui privilégient l'enseignement en anglais, leur donnant plus d'opportunités internationales.

L'éducation supérieure représente 27 milliards de ringgit, soit 4% du PNB en 2010. L'objectif pour 2020 est de passer à 61 milliards de ringgit⁸³. L'éducation est un secteur prioritaire, mais il devient aussi un secteur économique à vocation commerciale. La Malaisie souhaite devenir un « hub » éducatif en Asie, à l'image de l'Australie, de l'Angleterre ou du Canada où l'éducation est une « industrie ». Dans le grand Kuala Lumpur, soixante-trois institutions supérieures sont répertoriées, avec trente-trois universités (dont trois campus d'universités étrangères) et trente collèges universitaires. les pôles universitaires principaux

⁸² <http://thestar.com.my/news/story.asp?file=/2008/8/13/nation/22071647&sec=nation://>

⁸³ MOHE, 2010

sont situés à Sunway et Petaling Jaya (Taylor's, Sunway, INTI, Unitar, UM), Shah Alam (UiTM), Kajang (UKM, UPM, Nottingham), Gombak (UTAR, IIUM), Cyberjaya (MMU, LKW). Le centre ville n'a pas vraiment de campus, seulement quelques lieux d'enseignement, louant des étages de tour de bureaux. En choisissant de constituer un secteur éducatif commercial, les campus et pôles universitaires ont fleuri, captant le marché intérieur (étudiants barrés du système public), en accueillant des programmes d'universités étrangères. En général ces programmes débouchent sur des cursus à l'étranger, en Australie, au Royaume-Uni, aux États-Unis, sinon en Inde. Cependant, une tendance, nettement accentuée est de retenir les étudiants malaisiens chez eux, et surtout d'attirer les étudiants étrangers.

	2001	2007	2009	2020
Etudiants étrangers	27 000	48 000	81 000	200 000
<i>Dont dans le Privé</i>	21 000	33 600	62 000	140 000
<i>Dont dans le Public</i>	4 000	14 500	19 000	60 000

Tableau 12 : Population étudiante étrangère en Malaisie

(Source : Ministry of Higher Education, 2010)

Plus de 400 000 étudiants sont regroupés dans l'aire urbaine de Kuala Lumpur. En 2010, plus de 100 000 étudiants étrangers étaient inscrits en Malaisie dont plus de 80% à Kuala Lumpur (Tableau 12). La Malaisie ne manque pas d'atouts, avec des cursus en anglais, des infrastructures universitaires de pointe et des universités réputées. La plupart des étudiants étrangers rejoignent les universités privées de la vallée du Klang. Cette présence contribue au tourisme, par la consommation de produits touristiques dans la ville hôte, par les visites d'amis et de famille et par la promotion de la ville.

Conclusion

Les phénomènes urbains de métropolisation en Asie du Sud-est reprennent les caractéristiques de modèles développés en Amérique du Nord. Les étapes suivies ont été très variées mais les procédures et formes du résultat final ont tendance à se standardiser (INTA). Kuala Lumpur présente de nombreux points communs avec l'aménagement urbain d'autres villes du monde. Les équipements sont universels : infrastructures de transports : aéroports, gares, autoroutes. La diffusion urbaine mélange l'expansion en tâche d'huile, la périurbanisation, selon le modèle de lotissements, voies rapides et nouveaux centres urbains constitués d'immeubles de bureaux de grande hauteur (CBD), de quartiers d'habitat social (HLM) et d'habitat collectif de luxe (condominium). Dans sa comparaison régionale, King (2008) relève des différences entre Kuala Lumpur, Bangkok et Singapour par l'importance de sa planification. Kuala Lumpur conjugue une planification centralisée, avec des zonages nets et une activité commerciale dense et une évolution rapide des usages. Le modèle de croissance urbaine dans le contexte métropolitain de Kuala Lumpur semble être à mi-chemin entre le développement anarchique de Bangkok et le contrôle étatique du laboratoire urbain qu'est Singapour.

4.3 Une société fragmentée et polarisée

« Apprenant que les Malais étaient mahométans, je m'étais embarqué pour une espèce d'Algérie, mais j'avais débarqué dans une ville chinoise. Depuis mon arrivée, je vivais dans l'Inde. Et soudain je découvre que je suis en Polynésie⁸⁴ ».

Cet extrait du roman « Malaisie » (1930), illustre les recoupements ethniques des divisions géographiques de la Malaya coloniale. La Malaisie urbaine que rencontre Henri Fauconnier est chinoise, les plantations sont exploitées par les Tamouls et les Malais vivent en autosuffisance dans les *kampungs*. Une des conséquences de la colonisation fut une réorganisation massive du système économique avec l'introduction de cultures commerciales et de l'extraction minière. Le boom de la demande de matières premières pour les manufactures anglaises provoqua la naissance d'une économie coloniale et généra une immigration importante vers la Malaisie. Les autorités britanniques arrangèrent la venue de main d'œuvre indienne pour l'exploitation des plantations d'hévéa et de palme alors que les Chinois immigrèrent pour l'exploitation minière. Rapidement les Chinois évoluèrent vers les secteurs du commerce et de l'industrie, peuplant les villes établies par les Anglais (Kuala Lumpur fut créée comme un avant-poste minier pour l'exploitation de l'étain). La division économique et raciale a permis au gouvernement colonial d'asseoir son autorité sur une société composite et organisée par groupes ethniques. Les Malais restèrent massivement dans la paysannerie, cantonnés à une agriculture traditionnelle et dominés par l'autorité coutumière et les prérogatives religieuses de la notabilité malaise (Zawawi, 2004). Le contrôle de l'activité économique moderne échappa à la notabilité. N'ayant plus les commandes de l'économie, l'élite malaise fut éduquée pour perpétuer la gouvernance des sultans par une administration moderne modelée par les Britanniques (*Malay College, Kuala Kangsar*). Cette tradition explique la surreprésentation des malais dans la fonction publique (Ziauddin, 2000).

4.3.1 *Un pays, deux systèmes. Entre nation malaisienne et un rêve malais*

La question nationale a animé les débats depuis la période coloniale et surtout après la deuxième guerre mondiale. L'indépendance par l'avènement de la *Fédération de Malaisie* (1957) provoque une recomposition géographique et sociale. Les groupe malais entend réaffirmer des droits indigènes et historiques tandis que les 'immigrés' chinois et indiens s'interrogent sur leur place dans le nouvel ensemble. Le contexte insurrectionnel de la naissance de la nation, demande un État fort, appelé à être équilibré par le système parlementaire hérité de la Grande-Bretagne. Tunku Abdul Rahman, le premier chef du gouvernement malaisien, définit les fondements de la construction nationale autour de valeurs centrales de multiethnicité et de développement économique et social du groupe malais. La recherche d'un compromis sociopolitique entre les trois composantes ethniques majoritaires du pays sert de base au multiculturalisme malaisien. D'une part, la question de l'avenir des immigrés dans la *Malaisie* indépendante se négocie péniblement par l'octroi de la nationalité. L'interdiction de double-nationalité est aussi faite pour favoriser l'enracinement au territoire national et empêcher des loyautés suspectes avec les pays d'origine. En contrepartie, la défense des droits collectifs culturels chinois et tamoul, est reconnue, surtout par la garantie de conservation des réseaux d'écoles et de médias vernaculaires. En parallèle le réseau éducatif anglophone est démantelé et remplacé par un curriculum en langue nationale. Chaque communauté a ainsi reçu un soutien institutionnel pour exprimer son identité ethnique et mettre en place sa survivance. Le droit de cité s'est aussi fait de manière symbolique par la reconnaissance des fêtes religieuses et culturelles des principales communautés. D'autre part, les communautés d'*immigrants* acceptent la reconnaissance de la langue malaise comme

⁸⁴ Fauconnier, « Malaisie »

langue nationale et la pérennité d'une politique publique pro-malaise (religion d'Etat (Islam), principe de défense des droits malais qui évoluent ensuite vers le statut *bumiputera*).

Cette vision libérale de la société avec des communautés vivant en parallèle est fragile ; les extrêmes ne s'en satisfont pas. Les années 1960 sont marquées par des tensions communautaires qui s'exacerbent principalement entre Chinois et Malais. Les premiers, par leur dynamisme économique, détenant un avantage socioéconomique, mais exclus du pouvoir politique et le revendiquant au nom de la démocratie et de la méritocratie. Les seconds, majoritairement ruraux, marginalisés, demandant des politiques de développement sous critères ethniques, pour rattraper le retard (Yong, 1992). La construction identitaire du *bumiputera* est récente. Les aborigènes de Malaisie sont les Orang Asli. Le groupe malais a assimilé certains Orang Asli, Negritos. Son identité passant par la langue et la religion. Les immigrants de Sumatra et de Java ont afflué en nombre vers la péninsule tout au long du 20^{ème} siècle. La toponymie reflète cette réalité avec une nuée de *Kampung Jawa*, *Kampung Aceh*, *Padang Jawa* tout le long de la côte ouest de la péninsule (Andaya, 2001). Ces groupes immigrants se sont amalgamés au groupe malais par une communauté de religion et de culture et revendiquent le titre de *bumiputera*, par un raccourci culturel. C'est une pierre d'achoppement pour de nombreux '*non-bumiputera*', venus eux aussi à la même période en Malaisie, mais exclus du privilège qui n'est pas valide d'un point de vue historique et territorial. Le statut *bumiputera* est défini par l'indigénat. Dans la Malaisie péninsulaire ce sont essentiellement les Malais (dont les groupes assimilés : Bugis, Aceh, Minangkabau). L'identité malaise est faite autour de l'usage du malais, la religion musulmane et la proclamation d'une identité malaise. Son appartenance est marquée par certains points : clientèle politique, présence massive dans l'administration (police armée), lien fort avec l'héritage britannique, et attachement farouche à l'Islam. Ce dernier organise la vie malaise avec ses obligations (alimentaires, ramadan, prière), ses interdits (alcool, jeu, conversion, *khalwat*) et la soumission à l'autorité.

Union et polarisation

Entre l'indépendance et 2011, les discours et actions politiques, fluctuent entre deux projets de société distincts. D'un côté, le pôle communautariste asymétrique (pro-*bumiputera*) défend un projet multiethnique, combinant droits collectifs et individuels sous une domination politique islamo-malaise. Le parti gouvernant depuis l'indépendance s'est accaparé le pouvoir en établissant certaines normes, devenues évidentes en disposant d'outils de propagande et de coercition puissants. Tout d'abord, l'appui sur l'Islam s'est renforcé pour légitimer la politique. De plus la défense des droits malais, issue de la colonisation britannique est devenue la rhétorique de concentration du pouvoir aux mains du parti UMNO. Celui-ci bénéficie de l'équivalence sémantique acceptée en Malaisie pour Malais et Musulman. De l'autre côté se situe le pôle individualiste égalitaire qui défend une position de droits égalitaires et individuels. Ainsi, le premier ministre de Singapour, Lee Kuan Yew, s'est fait l'avocat d'une *Malaisie malaisienne* (Malaysian Malaysia⁸⁵) où les citoyens seraient égaux en droits. L'exclusion de Singapour de la Fédération de Malaysia en 1965 a fait de ce modèle un vœu pieux, qui a continué à être défendu par l'opposition. La coalition au pouvoir, comme toute coalition, est constituée par des représentants des deux projets. Mais il faut reconnaître que la première vision est solidement établie, tout en laissant quelques concessions à la

⁸⁵ Malaysian Malaysia, Lee Kuan Yew

seconde. La politique malaisienne peut-être entendue par cette dichotomie entre ces deux visions, à laquelle se superposent des divisions ethniques, sociales et géographiques.

La vision d'une élite bumiputera trustant le pouvoir face à des minorités délaissées reste la plus puissante, tant dans le quotidien, la politique et les recherches académiques : chacun ayant un discours partisan, où la race est « essentialisée » (Shamsul, 1998). La finesse de politicien populiste de l'ancien premier ministre Mahathir fut de promouvoir un nationalisme malaisien, pro-malais, mais transcendant les lignes communautaires en focalisant l'attention autour des *valeurs asiatiques*. En valorisant des valeurs hostiles à l'étranger, et en mêlant sentiment national et la fierté des succès économiques Mahathir a essayé de justifier l'émergence d'une nation malaisienne (*Bangsa Malaysia*). Le discours des valeurs asiatiques, qui justifieraient un état autoritaire et la suppression de certains droits et libertés en échange d'un confort matériel conséquent et d'une consommation libre, défendues par le premier ministre Mahathir tout au long des années 1990, a été mis en berne après son départ en 2004. Il faut aussi garder à l'esprit que le discours nationaliste de Mahathir trouvait dans le défouloir antioccidental un bouc émissaire simple qui fédérait les Malaisiens et amoindrissait les tensions raciales qui couvaient. Invoquer des valeurs asiatiques avait le mérite d'élargir le but et de fédérer le peuple dans un consensus raisonnable, un peu comme l'UE est invoquée en France pour justifier des décisions « obligées ». Invoquer le nationalisme pan-asiatique participait à la création d'une nouvelle identité, nécessaire dans des villes multiculturelles atomisées (Chua, 1997).

Ni un état laïc, ni un état théocratique, la Malaisie garde une voie médiane, tout en jonglant avec la variété des interprétations du système politique et légal. Le monde politique suivant ses orientations joue sur le mince et subtil équilibre d'un pays séculaire ayant l'islam pour religion d'état avec toutes les interprétations qu'une telle définition puisse générer⁸⁶. L'ancien premier ministre, Tun Hussein Onn adhérait à l'idée entretenue par Tunku Abdul Rahman que la Malaisie ne devrait pas devenir un état islamique : “*The nation can still be functional as a secular state with Islam as the official religion*”⁸⁷. Si à Bruxelles et Montréal, la ligne de fracture et d'identification entre communautés passe avant tout par la langue, à Kuala Lumpur, la langue n'est pas instrumentalisée, mais la religion l'est. L'équation traditionnelle et constitutionnelle veut que « malais » signifie « musulman ». Défendre l'islam c'est défendre les droits et l'identité malaise et vice versa. Si bien qu'en 2001, le premier ministre Mahathir a déclaré que : « *La Malaisie est un Etat islamique* », d'une manière peu subtile pour se faire le champion de la cause et faire taire toute voix dissonante au sein du groupe malais, notamment de la part d'Anwar Ibrahim. Najib Abdul Razak, premier ministre en 2009, a donné une perspective encore différente : “*Islam is the official religion and we are an Islamic state. But as an Islamic state, it does not mean that we don't respect the non-Muslims. The Muslims and the non-Muslims have their own rights (in this country)*”⁸⁸. Le rôle des pouvoirs publics est à la fois contraint par la pression électorale de la majorité malaise et par le conformisme. Les agences publiques islamiques, responsables de la religion d'état (JAKIM, ministère des affaires religieuses...), disposent d'une gamme de moyens étendus qui leur donne un sentiment d'impunité pour donner le ton de l'ordre social et moral. Les excès de zèle de la police religieuse sont fréquents. Cela concerne surtout les Malais (arrestations pour *khalwat*, apostasie, annulation de concerts rock, fatwas jetant fréquemment l'opprobre sur des pratiques jugées non-islamiques...) et les autres groupes pour leur libre pratique religieuse. De plus les tribunaux civils se dédouanent de toute intervention dès qu'il s'agit de cas liés à

⁸⁶ Ooi, J. 2007. Merdeka... 50 years of Islamic State? 3 décembre 2010 [blog](#)

⁸⁷ Tun Hussein Onn, 1978

⁸⁸ Najib Abdul Razak, 2010

l'islam (impasse de l'apostasie à l'Islam dans le cadre légal)⁸⁹. Les tribunaux de charia se sont inscrits non pas sous la coupe du droit constitutionnel, mais parallèle et ainsi libre de toute subordination envers la cour d'appel séculaire. L'islam est sanctifié et enchâssé comme étant au-dessus des autres. Cela remet non seulement en cause le principe d'égalité, mais renforce les sentiments de supériorité d'un groupe qui est plus royaliste que le roi. De tels sentiments peuvent rapidement glisser vers des pratiques fascisantes. L'appartenance religieuse signifiant avant tout une appartenance identitaire dans un contexte de polarisation sociale et ethnique. Mais les groupes ethniques minoritaires, y voient surtout une érosion de l'esprit séculaire de la constitution nationale. Face au défi de la modernité, développement, et le risque de pertes des valeurs et de sécularisation, le gouvernement doit à chaque moment composer, entre la défense inflexible de l'islam et la concession aux mouvements modernistes, pour ne pas perdre le vote malais. Ainsi, entre 2004 et 2009, le premier ministre Abdullah Badawi a insisté sur la compatibilité entre islam et modernité. Le label *d'islam Hadhari* (islam civilisationnel) était sensé conjuguer éthique et pouvoir en place. Mais cette ouverture a rapidement ouvert la voie aux questions touchant aux politiques opposées (détention préventive sans protection juridique (ISA), corruption, liberté de presse. Finalement le concept a été abandonné en même temps que le gouvernement a été remplacé.



Illustration 7 : Affiches de propagande du Satu Malaysia (2011)

Son successeur, Datuk Seri Najib Tun Razak, en 2009, est venu aussi avec un nouveau slogan en délaissant le terrain religieux pour toucher à celui du nationalisme, celui de *Satu Malaysia* (Une Malaisie), destiné à renforcer le sentiment national⁹⁰ (Illustration 7). Il faut dire que depuis la surprise des élections de 2008 la société civile s'est reconstituée face à un parti au pouvoir en prise à des luttes intestines et déserté par les communautés minoritaires. Le besoin d'une Malaisie unie est aussi peut-être un simple calcul électoraliste. Néanmoins, il fait écho à la *Bangsa Malaysia* des années 1990 et la *Malaysian Malaysia* des années 1960. Comme toutes les politiques unificatrices, elle rencontre l'opposition des mouvements ultra-nationalistes et suprématistes (*suprématie malaise*), dont le contenu des discours serait inacceptable dans des pays occidentaux. En 2011, les adhérents du *Perkasa* en créant le *Satu Melayu* (un groupe malais uni) ont renvoyé un message de défi au concept unificateur de *Satu Malaysia*. La voie médiane, d'une coexistence pacifique de communautés relativement séparées dans un climat de croissance économique, a été la base du compromis malaisien. Le discours nationaliste a essayé d'effacer ces loyautés anciennes, en promouvant la langue locale, le malais comme ciment national tout au long des années 1960-90. Aussi, en promouvant une production locale de voitures, de produits...mais avec la mondialisation, les anciennes attitudes reviennent. S'il y a eu l'octroi de la nationalité pour tous, la nation

⁸⁹ Cas d'apostasie, renvoyés. Suppression de la mention « islam » de la carte d'identité

⁹⁰ <http://www.1malaysia.com.my/about/about-1malaysia/>

malaisienne n'existe pas recouverte par des communautés auxquelles les individus sont renvoyés et par lesquelles ils sont définis, malgré eux parfois. Autant le *Pancasila* indonésien a été mis en exergue pour allier des sociétés insulaires, enracinées dans des traditions anciennes, autant le *rukunegara* malaisien reste superficiel dans une société relativement neuve et composite. L'adhésion à des valeurs communes, s'est faite autour de l'imaginaire collectif d'une « trinité communautaire » et de libéralisme économique. Les détracteurs n'hésitent pas à comparer le système « racialisé » à une situation d'apartheid. Les droits sont plus collectifs ou communautaires qu'individuels. Chaque personne est enfermée dans sa « race » et est supposée en suivre les principes et en reproduire le modèle. L'établissement de deux types de citoyens (bumiputera et non-bumiputera) avec des droits et des intérêts différents qui se double de différences légales et religieuses (musulman et non-musulman) crée un fossé profond qui rend difficile l'adhésion à un sentiment d'unité et d'égalité entre Malaisiens en dehors de la propagande et des parades officielles. En cela réside un point de fracture majeur de la société malaisienne. D'ailleurs l'appartenance ethnique conditionne les rapports sociaux. La société malaise est un patchwork idéologique et philosophique essayant de s'accommoder et de tirer parti de cette diversité. Les Malaisiens essaient de continuer à profiter du *statut quo* né de l'indépendance, et du confort de l'harmonie et tentant d'ignorer l'échéance d'une remise en cause de cet exercice d'équilibriste.

4.3.2 Tensions raciales et politiques

Le premier et le deuxième plan malaisien font la part belle aux zones rurales et au développement agricole après les années de lutte communiste et d'insurrection des campagnes. Ce sont les premières tentatives d'amélioration du statut des Malais dans les années 1960 (Bank Bumiputera en 1965, MARA en 1966, 1^{er} plan qui insiste sur le besoin de développement rural et malais (1966-1970). Le premier plan quinquennal fut mis en place en 1966. Il était destiné à couvrir la période allant jusqu'à 1970. Il mettait l'accent sur le développement agricole et une industrialisation. L'affrontement racial entre les groupes chinois et malais qui couvait s'exprime violemment en mai 1969, après des élections contestées. La victoire du parti démocrate (DAP) arguant d'un système politique de type occidental, avait été suivie de massacres ethniques et de l'instauration de l'état d'urgence. Ces massacres interethniques se déroulent à Kuala Lumpur et qui illustrent une opposition raciale exacerbée dans le contexte urbain où les Malais font figures de nouveaux venus (Lockard, 1978). Les positions modérées, à l'image de celle de Tunku Abdul Rahman, fervent partisan de l'harmonie raciale et intégratrice (« *who is a Malayan ?* »⁹¹), qui souhaitait une intégration autour du malais reconnu comme langue nationale et du *rukunegara*, sont dépassées par une nouvelle génération de Malais plus radicaux, comme Mahathir qui devient premier ministre en 1981. En 1970, Mahathir, tire les conclusions des violences de l'année précédente et argumente en faveur d'une nouvelle donne et déclare : "*The Malays are spiritually inclined, tolerant and easy-going. The non-Malays, and especially the Chinese, are materialistic, aggressive and have an appetite for work. For equality to come about, it is necessary that these strikingly contrasting races adjust to each other*"⁹². Cela reste discutable, certains évoquent le poids de la religion. Le manque de talent économique des Malais serait plus dû au tabou religieux de l'usure qu'à un manque de compétences en affaires, le succès de fonds islamiques le démontrant (*Tabong*).⁹³ La réponse fut l'introduction de la *Nouvelle Politique Economique* (NEP), une politique nettement plus agressive et contraignante en faveur du

⁹¹ Barber (2008), p.151

⁹² Mahathir (1970), *The Malay Dilemma*, p.88

⁹³ Bakri Musa, p.54

groupe malais, ce pourquoi elle a été appelée « *affirmative action* » (Watson-Andaya & Andaya, 2001).

Cette politique a permis et profité d'une croissance économique exceptionnelle qui a bénéficié les différents groupes ethniques, tout en mettant en place des mécanismes de transformation sociale et l'accouchement d'une classe moyenne multiethnique (Embong, 1998). Pour établir une classe d'affaire malaise, le gouvernement nationalise les grandes entreprises. Jusque dans les années 1970, avant ce transfert de propriété vers le gouvernement malaisien, plus de 70% du capital social des entreprises cotées en bourse était détenu par des Britanniques⁹⁴. Les objectifs de la NEP étaient : l'éradication de la pauvreté (pour tous), éliminer l'association de l'ethnicité à la fonction économique. Cela tenait surtout à une discrimination positive envers les *bumiputera*, avec la réduction de leur emploi dans le secteur primaire, l'accès prioritaire à l'enseignement supérieur, des préférences financières et immobilières, l'augmentation de leur présence dans le capital à 30% (PNUD, 2004). La peur d'une redistribution des richesses a été réduite par la croissance qui a permis à la fois une progression absolue pour tous les groupes, et une part relative accrue des Malais dans l'économie nationale. Dans les années 1970 la croissance annuelle était de 6 à 7%, un creux dans les années 1980 puis les années 1990 furent entre 8 et 9% annuellement. Dans les vingt années d'industrialisation, (1970-1991), le PIB a triplé et le pourcentage de pauvreté de la population est passé de 49.5% à 15%⁹⁵. Même si la crise économique de 1998, a pu faire craindre un retour en arrière, l'action étatique a permis de continuer cette logique de croissance économique et de développement social (Rodolphe De Koninck & McGee, 2001). Ce rattrapage économique s'est fait par la constitution d'un capitalisme d'état, malais. Les Malais entre 1970 et 2010 sont passés d'un groupe ethnique massivement rural et employé dans le secteur agricole à une implantation urbaine plus affirmée et surtout au passage aux secteurs secondaires et tertiaires.

	1970	1980	1990	2000	2010
Primaire	44,3	33,9	28,1	15,5	11,8
Secondaire	18,3	24,9	30,0	40,6	42,7
Tertiaire	37,4	41,2	41,9	43,9	46,5

Tableau 13 : Structure sociale malaisienne : contribution des secteurs au PIB

(source : Statistics Malaysia)

Cela correspond à l'évolution de la structure de la société malaisienne, qui est de plus en plus éduquée et se transforme en société développée, industrielle et tertiaire (Tableau 13). En outre d'une réorganisation des structures sociales, l'objectif était, par le biais de la NEP d'arriver à 30% du capital détenu par les *bumiputera*. En 1990, il était passé de 1,5% (1969) à 20,3%. Celui des Chinois étant passé de 27,2 à 44,9%⁹⁶. Pourtant, avec la NEP et la politique de la croissance pour tous, le vote ethnique (en 1969, les Chinois votaient massivement pour le DAP) s'est érodé entre 1975 et les années 2000. Le report des votes s'est fait envers la coalition responsable du succès de la croissance générale. Si bien que pour les élections tenues dans les années 1990, le BN a eu droit à des résultats colossaux, avec une opposition laminée. La NEP semblait être destinée à rester, malgré son caractère initialement temporaire et le groupe chinois ayant appris à faire avec, les tensions communautaires entre les deux groupes ont été quasiment inexistantes après les années 1980. Les partenariats d'affaires entre Chinois et Malais ont été multipliés dans une approche pragmatique, dynamisés par la croissance

⁹⁴ Barber (2008), p.152

⁹⁵ Andaya, P.312

⁹⁶ Andaya, p.314

économique (T. G. Lim, Gomes, & Rahman, 2009). Ces succès économiques ont assis des intérêts communs et une interdépendance des milieux d'affaires. La communauté chinoise conserve farouchement son réseau éducatif, qui finalement attire des élèves d'autres groupes ethniques (P. K. Heng, 1998), par la qualité de l'enseignement et l'intérêt accru pour le monde chinois avec l'influence toujours plus grande de la Chine. La politique de la NEP a assuré l'émergence d'une classe moyenne importante, et a permis de formaliser l'existence d'un groupe *bumiputera* construit en opposition aux groupes chinois et indien, alors que ceux-ci se sentent d'abord malaisiens (Zawawi, 1998). Le chemin pris par la communauté indienne est différent, avec une majorité marginalisée et paupérisée (T. G. Lim, et al., 2009). Groupe descendant des ouvriers agricoles amenés d'Inde pour travailler dans les plantations d'hévéa, il s'est transformé en prolétariat rural oublié des politiques de la NEP, fondée sur le développement économique du groupe malais. Avec la crise du caoutchouc et la restructuration du foncier agricole, les Tamouls ont été délogés de leur plantation et contraints à un fort exode rural. C'est un groupe désavantagé sur le plan socio-économique. Les manifestations du collectif indien Hindraf contre la discrimination des Indo-malaisiens en 2007 et 2008, était un appel contre l'immobilisme et l'incapacité du BN à favoriser le développement des Indo-malaisiens (Nagarajan, 2009).

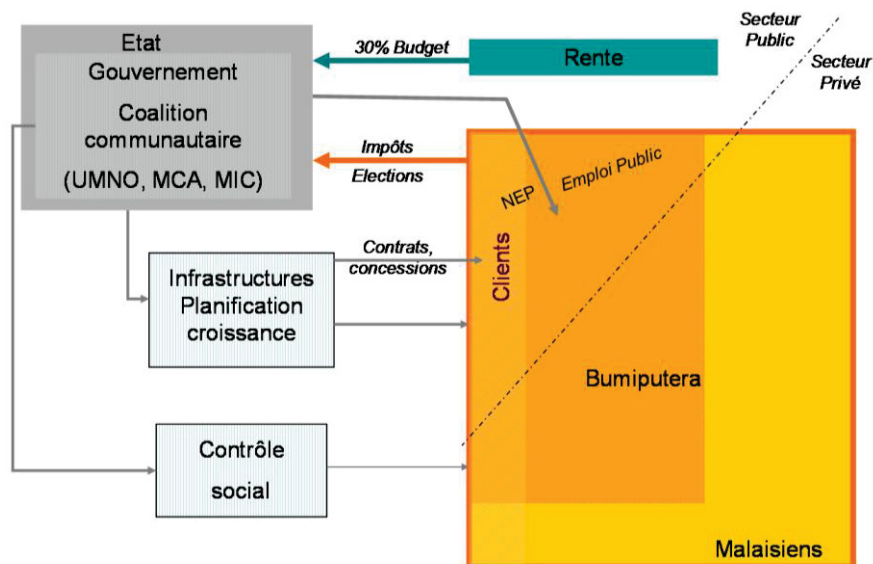


Figure 19 : Organisation schématique des relations entre pouvoir et société malaisienne

La société malaisienne, est divisée selon des lignes ethniques, économiques et politiques, qui s'organisent en sous-groupes (Figure 19). La politique de NEP a institutionnalisé un groupe bumiputera favorisé par l'aide publique. Les classes populaires sont maintenues dans une dépendance clientéliste communautaire, clairement exprimée lors des élections. Les classes moyennes sont compressées sans aide de l'Etat. A l'inverse, la NEP où le nationalisme économique et le *bumiputeraisme* ont favorisé l'émergence d'une classe moyenne malaise urbaine et constitué une bourgeoisie capitaliste malaise qui faisait défaut lors de l'indépendance (Embong, 1998). Cet avancement économique a aussi généré la fracture de la société malaise (Tong & Fee, 2003) en parallèle à la fragmentation de la société malaisienne. Le *Nouveau modèle économique* (NEM) lancé en 2009 est destiné à débarrasser progressivement les politiques socio-économiques de croissance des discriminations ethniques.

4.3.3 Un jeu politique communautarisé

La démographie joue une place majeure dans la lecture de la société. Les statistiques démographiques, sont présentées avec discernement. Seules les grandes tendances sont accessibles. La croissance par zone, l'évolution par tranche d'âge restent des données confidentielles (Department of Statistics, 2009). La construction nationale a entériné une vision sociale de trois groupes ethniques constituant le cœur de la population malaisienne, avec les *Bumiputera*, majorité à défendre et promouvoir au nom de droits ancestraux sur la terre malaise. La construction de ce discours identitaire, comme nous l'avons vu dans les paragraphes précédents, est un sujet conflictuel, de même que la catégorisation ethnique.

	1930*	1947*	1980	1990	2000	2007	%
Malais	1 891 000	2 403 000			11 680 421	13 773 100	51%
Autres Bumiputera					2 567 758	2 994 900	11%
Total Bumiputera			7 926 694	11 178 563	14 248 179	16 768 000	
Chinois	1 288 000	1 883 000	4 460 104	4 989 886	5 691 908	6 287 900	23%
Indiens	573 000	534 000	1 189 761	1 408 699	1 680 132	1 883 900	7%
Autres	65 000	59 000	302 693	125 231	269 697	326 100	1%
Total Malaisiens				16 775 752	21 889 916	25 265 800	
Etrangers				522 339	1 384 774	1 907 800	7%
Population Totale	3 817 000	4 879 000	13 879 252	18 224 718	23 274 690	27 173 600	100%

Tableau 14 : Population en Malaisie (1930-2007)

*Péninsule malaise seulement (Sources : Statistics Malaysia, NAM)

La démographie est une pomme de discorde entre des groupes en concurrence, avec les conséquences politiques qu'elle génère. Chaque groupe, craint sa marginalisation. On peut faire le parallèle avec Fidji, qui aussi avait subi une modification profonde de son équilibre démographique par l'importation de migrants indiens par le système colonial britannique. L'indépendance a mis aussi une politique de récupération de l'espace économique et urbain par la population marginalisée. C'est donc dans ce paysage de lutte entre groupes que toute la dialectique du droit constitutionnel de la Malaisie doit être entendue. De plus dans un contexte de compétitions entre groupes ethniques, de sentiments d'aliénation par certains groupes et de mainmise du groupe malais sur tous les appareils d'état, il est difficile d'effectuer une recherche sereine. En regardant les chiffres, la population de la Malaisie a été multipliée par cinq entre 1950 et les années 2000 (Tableau 14). Pourtant cette explosion n'a pas connu la même intensité selon les groupes. Le groupe malais a une progression supérieure à la moyenne nationale, alors que les groupes indien et chinois ont vu leur poids relatif décroître. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces différences. Tout d'abord une natalité plus élevée du groupe malais en comparaison aux autres groupes, surtout à partir des années 1980. De plus les transferts interethniques se font à sens unique. Les enfants d'un couple mixte avec un parent malais seront automatiquement malais (et musulmans). L'apport de l'immigration indonésienne a aussi favorisé la croissance du groupe malais. Enfin, l'émigration des Chinois, Indiens et surtout des minorités « autres », se trouvant à l'étroit dans la Malaisie postindépendance a accentué cette disparité.

La Malaisie, est considérée par certains comme une « *démocratie dysfonctionnelle* » qui sous l'apparence de mécanismes démocratiques hérités du système parlementaire britannique est en fait une démocratie de façade⁹⁷. Le parti au pouvoir depuis l'indépendance a réussi, au fil du temps à vider le système de tout contenu démocratique pour assurer sa survie politique. Cela affecte les capacités à effectuer des recherches socio-économiques. Le

⁹⁷ East Asia Forum, Malaysia's democratic deficit, 22 novembre 2009 [lien](#)

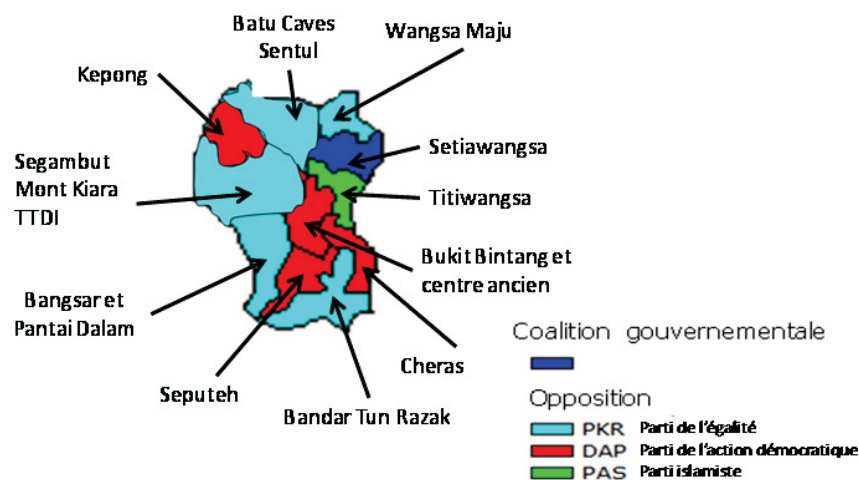
directeur du *Centre d'études en politiques publiques*, un organe de recherche indépendant soulignait « de graves lacunes méthodologiques » dans le calcul du gouvernement de la répartition de la richesse selon des critères ethniques (CPPS, 2006). En adoptant une méthode différente, qui est en évaluant la distribution de l'équité parmi les propriétaires de stock cotés, l'étude voulait montrer au gouvernement que cette tabulation différente soulève de sérieux doutes sur les chiffres du gouvernement⁹⁸. Ce rapport indépendant mettait implicitement en doute le besoin de continuer la NEP, basée sur l'ethnicité, puisque les chiffres de 30% du capital détenu par les Bumiputera étaient largement dépassés. Cette tentative indépendante a suscité un déluge de réponses outragées. Les données furent jugées « faussées », voire « antipatriotiques ». Cet exemple illustre cette méfiance qui se transforme en rejet et négation de toute donnée jugée non-orthodoxe. Un mur du silence invisible semble empêcher l'accès à toutes les statistiques réelles pour toute recherche indépendante. L'impression ressentie est qu'il faudrait se satisfaire du statut quo actuel, plutôt que de vouloir une transparence absolue qui pourrait générer des conflits. Cela explique les risques et difficultés rencontrés pour toute recherche digne de ce nom. L'arsenal pénal avec la possibilité d'arrestation et de détention indéfinie sans mandat (ISA) étant suffisamment dissuasif. L'invocation du culturalisme (« *c'est la Malaisie* ») pour excuser des pratiques opaques et la rétention d'informations qui seraient jugées neutres dans d'autres pays, a freiné l'acquisition de données exactes. La méfiance envers la recherche externe et donc impartiale se mesure souvent au contexte racial. Le libre accès à ces données, rendrait évidente des inégalités, privilèges et peut-être abus par une communauté au détriment des autres. La sphère politique est le lieu de rencontre de luttes socio-économiques auxquelles se superpose l'élément ethnique et qui racialise les discours.

L'UMNO cajole le vote populiste et démagogique du « nous (les Malais) » contre le reste. Le mouvement Perkasa incarne cette idéologie xénophobe et suprématiste, et n'hésite pas à la provocation, voire la violence contre ses opposants. La défense de la terre malaise (Tanah Melayu) et des droits malais se fait contre les autres groupes ethniques qui ne seraient que des immigrants fraîchement débarqués. C'est toute la rhétorique de la division ethnique, qui finalement bénéficie les élites et contrôle les masses. Mais la motivation principale est la conservation du pouvoir. Cinquante ans de pouvoir instillent une impression d'appropriation de l'appareil étatique par le parti du gouvernement. Celui-ci essaie de jongler entre son objectif d'unité nationale, de croissance et l'affirmation d'une idéologie pro malaise et islamique dont l'instrument économique est la NEP (Musa, 2002). D'un point de vue intérieur, l'opposition au gouvernement tente de démontrer la stratégie de l'UMNO, qui joue une carte populiste de défense des Malais lors des élections, mais ne défend que la bourgeoisie urbaine qui lui est connectée. Les Malaisiens sont conscients du jeu politique, mais trouvent leur compte dans les opportunités économiques laissées par un gouvernement libéral en dépit du biais racial. D'un point de vue extérieur la NEP est perçue comme un outil de protectionnisme utilisé par le gouvernement pour favoriser ses grandes entreprises, mais au risque de devenir contre-productive⁹⁹. La menace oligarchique ou ploutocratique semble être au bout du chemin. La coalition de partis ethniques au pouvoir (*Barisan Nasional*) gère l'appareil d'Etat, comme lui appartenant, selon un ordre du jour libéral alimenté par la croissance économique. Le pouvoir bénéficie en outre de moyens larges pour réduire toute opposition. Son indépendance budgétaire issue de la rente pétrolière, lui donne les moyens d'investir dans des infrastructures au service de tous, une pression fiscale modérée, tout en s'assurant la loyauté de ses dépendants (Beaulieu, 2006). Certains parlent d'un simulacre de démocratie. D'ailleurs tous les moyens sont bons pour conserver le pouvoir. L'UMNO et le

⁹⁸ Asia Correspondent, 10 janvier 2011 [equity share is race-based-methodology relevant](#)

⁹⁹ Thierry Rommel, Ambassadeur UE en Malaisie, 19/06/2007

BN récompensent ou châtient les circonscriptions selon le vote exprimé. Les régions perdues sont privées de financement fédéral, surtout pour les projets d'envergure (Kelantan, Penang et son projet de *Nothern Corridor*) alors que ces fonds fédéraux sont garantis par la Constitution. Inversement, des projets de développement et le soudoiment des électeurs font partie des outils utilisés pour ravir une élection. De même, le système politique semble enchâssé dans des relations flattant le populisme ethnique pour justifier le découpage communautarisme fait par les politiciens. Le vote communautaire se veut donc un vote « utile », pourtant les oppositions, au tournant des années 2000, avec un accès facilité à l'information par internet et les nouveaux médias, se sont exprimées. Le mal être a été confirmé par les élections de février 2008. Les résultats ont eu l'effet d'une mini lame de choc dans la mesure où la coalition au pouvoir a perdu la majorité des 70% (lui donnant jusqu'alors la possibilité de modifier la constitution) au plan fédéral. Le peuplement multiracial, la compétition entre ethnies, et la mainmise raciale de certains pouvoirs, rend l'équilibre politique fragile. Cela permet au gouvernement en place de justifier certains pouvoirs autoritaires contre les attaques de l'opposition. C'est ce que dénonce une partie de l'opposition (DAP, PKR) en refusant une vision ethnique de la politique au profit de l'ordre du jour socio-économique. Pourtant le DAP est essentiellement chinois, alors que le PKR est à majorité malaise. L'autre élément fort de l'opposition (PAS) s'inscrit dans une ligne populiste ethnico-religieuse, en dénonçant la corruption des élites au pouvoir. Pourtant le vote urbain reste ethnicisé. La carte de la distribution de la population l'atteste (voir cartes 11 et 12). L'exemple du vote aux élections législatives de 2008 montre la scission nette entre vote chinois et vote malais à Kuala Lumpur et dans la vallée du Klang (Carte 9).



Carte 9 : Résultats électoraux – Mars 2008 Kuala Lumpur

Il est à noter qu'aucune circonscription de Kuala Lumpur n'a été remportée par le parti au pouvoir. La base du système favorisant les circonscriptions rurales a été ébranlée. Les états ruraux du Nord ont dirigé leurs votes vers le camp du PAS (islamiste, qui avait mené une offensive contre la corruption), tandis que les états urbains (Penang et Selangor) ont été remportés par une coalition de l'opposition. La moitié des gouvernements régionaux ont ainsi basculé en faveur de l'opposition. Des quartiers comme Kepong ou Cheras votent majoritairement pour les partis égalitaires et réformateurs. Des quartiers comme Titiwangsa, favorisent aussi la réforme, sous l'angle des valeurs islamiques. Cependant une dichotomie simpliste ne saurait rendre la complexité des votes. Les partis fondés selon des projets sociaux ou économiques sont cantonnés à l'opposition. Par exemple le DAP est présenté comme un parti gauchiste (voire presque communiste) par la majorité en place. Pourtant, son programme électoral en fait surtout un parti social-démocrate avec de très fortes composantes libérales. Aussi, le parti politique au pouvoir, joue sur la surreprésentation des circonscriptions rurales

et le vote rural pour conserver son pouvoir, notamment à Bornéo. Alors que son pouvoir est érodé dans les zones urbaines, notamment dans l'aire urbaine de Kuala Lumpur.

Sous les effets coercitifs de la censure¹⁰⁰, des mécanismes développés de propagande (médias sous contrôle des partis politiques de la coalition au pouvoir)¹⁰¹ et de l'arsenal judiciaire, la société civile malaisienne est devenue de plus en plus exsangue. Le nouveau zèle exprimé dans la lutte anti-corruption, par le gouvernement et sa *Malaysian Anti Corruption Commission* (MACC) est expliquée par l'opposition. Le gouvernement utilise cette commission pour attaquer ses opposants et saper leur action. Mais surtout, le parti au pouvoir utilise la police, l'armée et les unités paramilitaires, contre les citoyens déloyaux. La force et l'intimidation (ISA, torture, « suicides » suspects) ont été des méthodes employées contre les dissidents comme dans tout état policier. L'autocensure est généralisée chez les journalistes. Les sujets religieux, raciaux et politiques sont considérés comme « sensibles ». La société civile a néanmoins connu un renouveau, grâce à l'irruption des nouvelles technologies. Elle s'est réactivée avec le champ relativement libre des plateformes numériques et a ironiquement bénéficié de l'investissement gouvernemental pour digitaliser les foyers malaisiens. L'accès à l'information, a permis la comparaison avec d'autres systèmes politiques et la montée de voix réclamant le passage d'un système libéral et d'équilibre communautaire autoritaire à un système démocratique reposant sur les droits individuels. Une nouvelle culture politique a émergé au sein des populations urbaines, transcendant les lignes communautaristes, nourrie par les effets de la mondialisation. L'évocation faite par Shamsul (1998) de l'isolement de toute voix de dissension et du manque d'accès à l'information semble issue d'une autre époque que seule une décennie sépare. La technologie permet de contourner la censure et de laisser circuler librement l'information au travers de réseaux. Et c'est dans le lieu, par les rassemblements symboliques, que ce changement apparaît soudain au grand jour et que sa puissance s'affiche. L'exemple des manifestations publiques à Kuala Lumpur lors de la campagne *Bersih* (mains propres - décembre 2007) en a montré un exemple. C'était une combinaison hétéroclite qui a su s'emparer des nouvelles technologies pour rassembler un forum de mécontents. Celui-ci était composé de membres des différentes communautés en faveur d'une réforme politique et de changement social. La réponse vaine du gouvernement a montré son désarroi, en essayant d'abord de diaboliser le mouvement. Ensuite la réponse a pris les mécanismes classiques utilisant la répression des droits civils, l'intimidation et le verrouillage médiatique par les mesures de censure. Les récentes expériences du monde arabe ont renforcé cette impression. La défaite relative de 2008, grande surprise, a été attribuée à la possibilité de nouvelles sources d'information via internet et de connaître la véritable nature du système politique et de la puissance de la censure. Ce qui n'était alors que plébiscite du parti au pouvoir, comme dans les « démocraties » arabes, offrait la possibilité de faire changer les choses. Trois ans plus tard, à l'aune des mouvements de libération des pays arabes, le fossé entre la vision nationale, de statut quo et d'équilibre, du gouvernement et celle de l'opposition n'a jamais été aussi profond. La perspective de législatives anticipées à l'horizon 2012 a créé une nouvelle effervescence et la réponse gouvernementale a été lourde¹⁰². La coalition au pouvoir, indique sa vulnérabilité à l'aune des révolutions arabes. Elle alterne les discours d'intimidation (en menaçant d'une situation insurrectionnelle dans le cas où elle ne remporterait pas les élections. L'ombre sinistre de mai 1969 plane toujours sur la politique malaisienne) aux mesures de largage de lest, significatifs d'un gouvernement autoritaire

¹⁰⁰ Printing and Publications Act (PPPA), Official Secrets Act (OSA) et Sedition Act

¹⁰¹ L'indice de liberté de la presse ([RSF](#)) classe la Malaisie 141^{ème} sur un total de 178 pays. Le rang de la Malaisie est identique à celui de la Russie. Il a reculé depuis 2005.

¹⁰² The Guardian, 29 juin 2011 [malaysia arrests bersih t-shirts](#)

désespéré pour sa survie politique. L'abolition de l'ISA¹⁰³ et des lois policières les plus dures en septembre 2011, ont été reçues à la fois positivement¹⁰⁴, mais aussi suspicion par l'opposition qui suspecte un tour de passe-passe plus qu'une véritable démocratisation. Cette évolution illustre une situation de fin de régime, qui n'est pas sans rappeler la pérestroïka soviétique ou les mesures préfigurant la fin de l'apartheid. Les conséquences peuvent être celles d'ultimes mesures désespérées avant la lame de fond qui marquerait la fin du régime de l'UMNO, ou bien la négociation d'une survie politique. Dans une situation similaire à celle de Singapour, les éléments de contrôle se modernisent, avec le passage à des outils modernisés pour rester au pouvoir. Les lois les plus intenable comme l'ISA étant symboliquement abolies, tout en étant remplacées par d'autres mécanismes, plus subtils de contrôle.

4.4 Conclusion

Kuala Lumpur est devenue le catalyseur de la croissance économique malaisienne, en intégrant la population active urbaine au salariat et à l'économie de marché. Les agents publics ont misé sur le développement d'infrastructures terrestres, énergétiques, d'égouts nécessaires à la croissance urbaine et économique. La stabilité économique et politique et les avantages fiscaux faits aux entreprises démontrent la volonté d'attirer les investisseurs dans un climat économique libéral. La ville s'est dotée de tous les éléments de l'euphorie de la croissance des 1990 : centres commerciaux, tours, enseignes franchisées, condominiums, autoroutes, parcs à thème...mais est aussi devenu un centre d'accumulation du capital avec des entreprises à vocation mondiale. Le tissu urbain d'origine a été absorbé ou noyé par la croissance urbaine et redéployé en une architecture horizontale, et qui devient de plus en plus verticale, autour des nouvelles centralités de l'aire urbaine. La diminution visuelle de l'économie informelle, s'est faite due à une transformation de ses formes de gestion, mais en gardant son esprit souple basé sur les réseaux familiaux, culturels ou géographiques. En cela, Kuala Lumpur est typique de la ville asiatique, avec la flexibilité et la rapidité de la rénovation urbaine. Elle en diffère cependant par son multiculturalisme et sa diversité. Le modèle de ville postmoderne développé par Soja est une piste pour lire Kuala Lumpur, tout en étant conscient des limitations venant de la transposition d'un modèle urbain nord-américain sur une ville d'Asie du Sud-est. Cependant deux raisons soutiennent cette approche. D'une part, la morphologie de la ville se rapproche du modèle de Los Angeles, à la différence d'autres villes asiatiques. D'autre part, la métropolisation qui découle des changements de mode de production et de consommation, présente des phénomènes sociaux et spatiaux se rapprochant du modèle de Soja d'une ville hybride avec des éléments postfordistes, et des éléments industriels. La ville de classe mondiale, existe partiellement dans la morphologie de Kuala Lumpur. L'analyse des projets d'aménagement urbain et les dynamiques démographiques vont permettre d'apporter une photographie urbaine plus précise.

¹⁰³ Discours du Premier ministre Najib, 14 septembre 2011

¹⁰⁴ The Star, 19 septembre 2011, USA welcomes ISA abolition

5 UN PROJET URBAIN DANS LA MONDIALISATION

La logique de croissance semble être le mode opératoire qui a été le plus favorable à Kuala Lumpur depuis l'indépendance en 1957. Le partage du gâteau de la croissance, avec la NEP, ont assuré une stabilité sociale, fragile. Le libéralisme économique, combiné au capitalisme d'état et à la manne pétrolière ont permis la *success story* malaisienne jusqu'à l'aube des années 2000. Le projet urbain a aussi été la matérialisation du projet national malaisien. Edifier une capitale modèle a signifié symboliquement « *bâtir l'indépendance et le pays* » (*Bangun Merdeka*). La réduction des réserves pétrolières, la mondialisation, la compétition venue de nouveaux pays émergents et la transformation des modes de production de richesses conduisent à la recherche d'un nouveau modèle. La ville reste soumise à une croissance démographique et économique importante. L'un des buts du projet urbain actuel est de continuer dans la même direction pro-croissance. Le discours de la ville globale et de classe mondiale semble avoir pris le relais, pour catalyser les énergies autour d'un projet urbain renouvelé. Pourtant d'autres voix se font entendre. Certaines réclamant plus de démocratie, d'autres un modèle religieux et placent la ville dans une position de carrefour entre différents modèles de gouvernance et de développement. Les nouvelles problématiques du territoire urbain se situent entre projet national, aspirations municipales et *hypermonde*.

5.1 Métropolarités

Kuala Lumpur représente une *success-story* de métropole d'un pays à majorité musulmane ayant réussi à associer développement économique et à combiner des valeurs parfois contradictoires sous une apparence apaisée. Pourtant malgré des réussites visibles, de coexistence multiculturelle, entre les groupes malais, chinois, indien et autres, elle présente aussi des tensions. Celles-ci combinent des différences sociales, économiques à une compétition entre groupes. Les ségrégations de la population qui résultent font partie des défis posés au développement urbain. La polarisation s'exprime spatialement, tout en étant atténuée par l'action gouvernementale, soucieuse de minimiser les sources de conflits. L'une des caractéristiques de Kuala Lumpur est avant tout sa croissance démographique et spatiale qui reste très forte.

5.1.1 Une croissance démographique rapide

Selon le recensement de la population de 2010, le territoire fédéral de Kuala Lumpur (WPKL) compte 1 630 000 habitants. La population de l'aire urbaine est passée de 380 000 habitants en 1957 sur 243 km² à plus de 6,2 millions en 2010 sur une surface totale de 3970 km², alors que l'entité du Grand Kuala Lumpur compte cinq millions et demi d'habitants (Tableau 17). Les projections intercensitaires sont sujettes à précaution, car le recensement de 2010 arrive avec des chiffres qui relativisent les projections données entre 2001 et 2009. Ceux-ci étaient bien supérieurs à la réalité issue du recensement de 2010. Les chiffres de la population présentent une marge de certaines distorsions entre les sources. Le schéma directeur de la ville établi en 2002 (KLSP 2020) fait état de 1 423 000 habitants à Kuala Lumpur en 2000¹⁰⁵. Les chiffres de *Statistics Malaysia* comportent 122 000 habitants de moins. Les données proviennent de sources gouvernementales et expriment malgré tout des différences supérieures à 10%. Les projections laissent aussi une impression de grande

¹⁰⁵ KLSP 2020

imprécision. Par exemple, le KLSP 2020 indique une population de sept millions d'habitants pour l'aire urbaine en 2020. L'ETP, promulgué en 2010, annonce une aire urbaine de dix millions d'habitants en 2020, ce qui signifie que la ville devrait attirer plus trois millions d'habitants en plus à cette échéance. Cela équivaut à l'accroissement démographique qu'a connu la ville entre 1991 et 2010. Atteindre la même croissance en neuf ans, semble difficilement réalisable. Les statistiques présentent ainsi une grande fantaisie et les chiffres restent difficilement vérifiables.

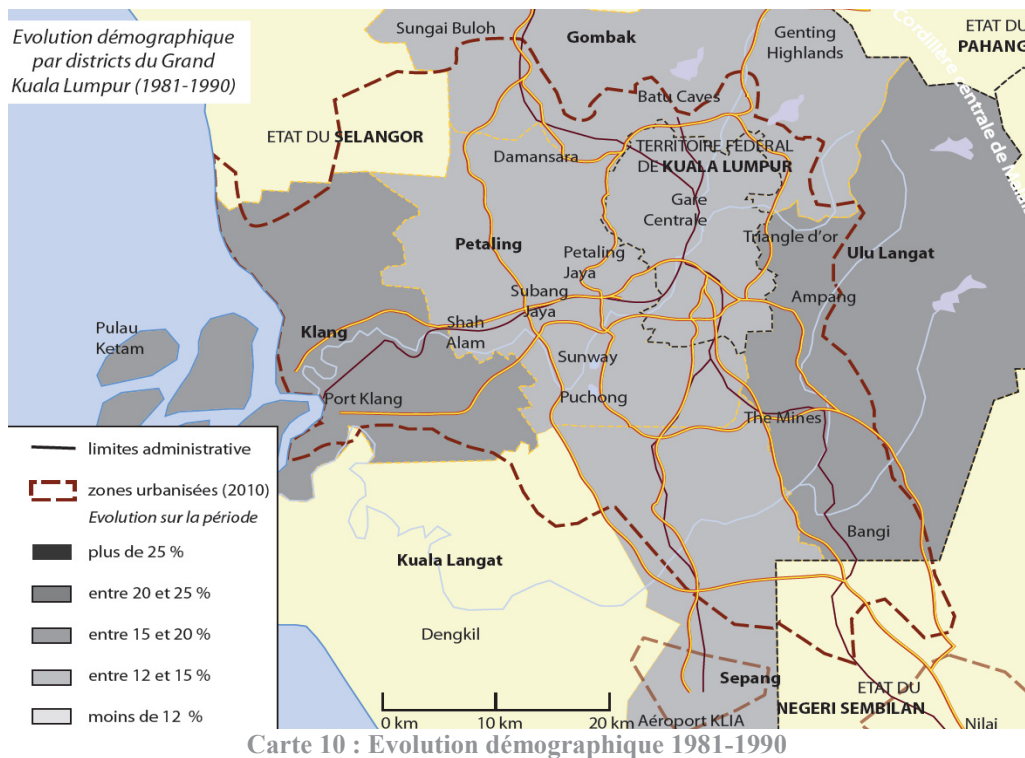
Territoires	Aire km ²	1980	1991	Evol. 1980-91	2000	évolution 1991-00	2010	évolution 2000-10
Kuala Lumpur	244	919 611	1 145 075	12,45%	1 305 792	11,40%	1 627 172	12,46%
<i>Gombak</i>		275 000	352 649	12,82%	537 525	15,24%	682 996	12,71%
<i>Klang</i>		257 000	406 994	15,84%	643 436	15,81%	848 149	13,18%
<i>Petaling</i>		498 494	633 165	12,70%	1 184 180	18,70%	1 782 375	15,05%
<i>Selangor</i>		39 965	48 941	12,25%	97 139	19,85%	212 050	21,83%
<i>Ulu langat</i>		258 728	413 900	16,00%	864 451	20,89%	1 141 880	13,21%
Selangor (5 districts)	3229	1 329 187	1 855 649	13,96%	3 326 731	17,93%	4 667 450	14,03%
Putrajaya	46	4 800	5 730	11,94%	11 501	20,07%	67 964	59,09%
Grand KL	2793	1 902 951	2 948 448	15,49%	4 428 836	15,02%	5 500 000	12,42%
Aire Urbaine	3970	2 253 598	3 006 454	13,34%	4 644 024	15,45%	6 362 586	13,70%
Selangor	8104	1 524 069	2 291 429	15,03%	3 941 316	17,20%	5 411 324	13,73%
MALAISIE	329...	13 136 000	17 498 091	13,32%	22 198 276	12,69%	27 565 821	12,42%

Tableau 15 : Evolution de la population 1980-2010

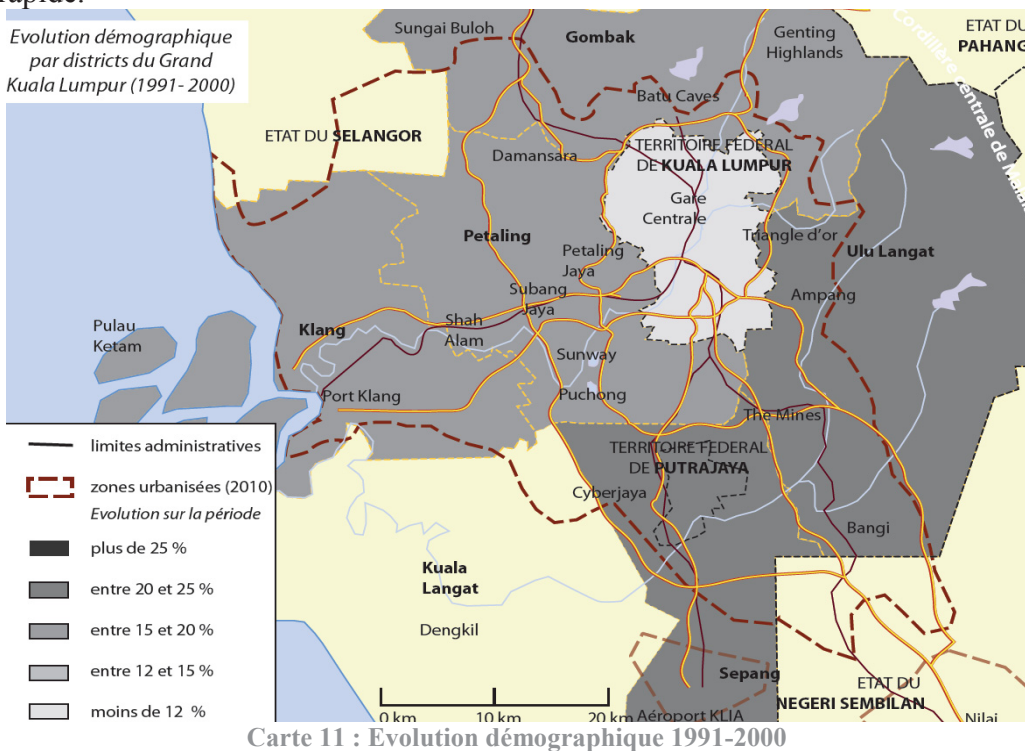
(Source : Malaysia Today/ASLI et Statistics Malaysia)

La population dans la ville de Kuala Lumpur est passée de 225 000 habitants en 1947 à 316 000 en 1957, pour l'indépendance¹⁰⁶. Cette croissance aiguë étant liée à l'afflux de réfugiés en ville dû à la situation insurrectionnelle des années 1950 en Malaya. Cependant, la population restait cantonnée dans le noyau urbain originel. Le Grand Kuala Lumpur (dans ses limites actuelles) atteignant un total de 456 000 habitants en 1957. La croissance démographique de la ville s'est accélérée dans les années 1970, avec une urbanisation galopante et l'industrialisation qui a surtout touché le Selangor. En 1980, la ville de Kuala Lumpur abritait 919 610, sans compter les villes nouvelles comme Petaling Jaya, construites au-delà des limites municipales. L'ensemble combiné atteignant presque deux millions d'habitants. Au milieu des années 1980, la population a passé le cap du million, mais aussi la ville est largement sortie de ses limites administratives, lesquelles avaient été créées spécialement seulement quinze ans plus tôt (1973) par le détachement d'un territoire fédéral (Wilayah persekutuan) de la province du Selangor. La zone urbanisée de Kuala Lumpur étant devenue une enclave au centre de cet état. Pendant cette période, si l'urbanisation est très forte sur l'ensemble de l'agglomération, elle est la plus intense le long des deux corridors principaux de l'agglomération. L'urbanisation se fait sur les anciennes plantations de palme et s'étend en formant une deuxième couronne. Tout d'abord vers le débouché maritime de Klang, à l'extrémité ouest avec le développement de quartiers nouveaux à proximité des infrastructures industrialo-portuaires.

¹⁰⁶ Malaysia Today/ASLI et Statistics Malaysia

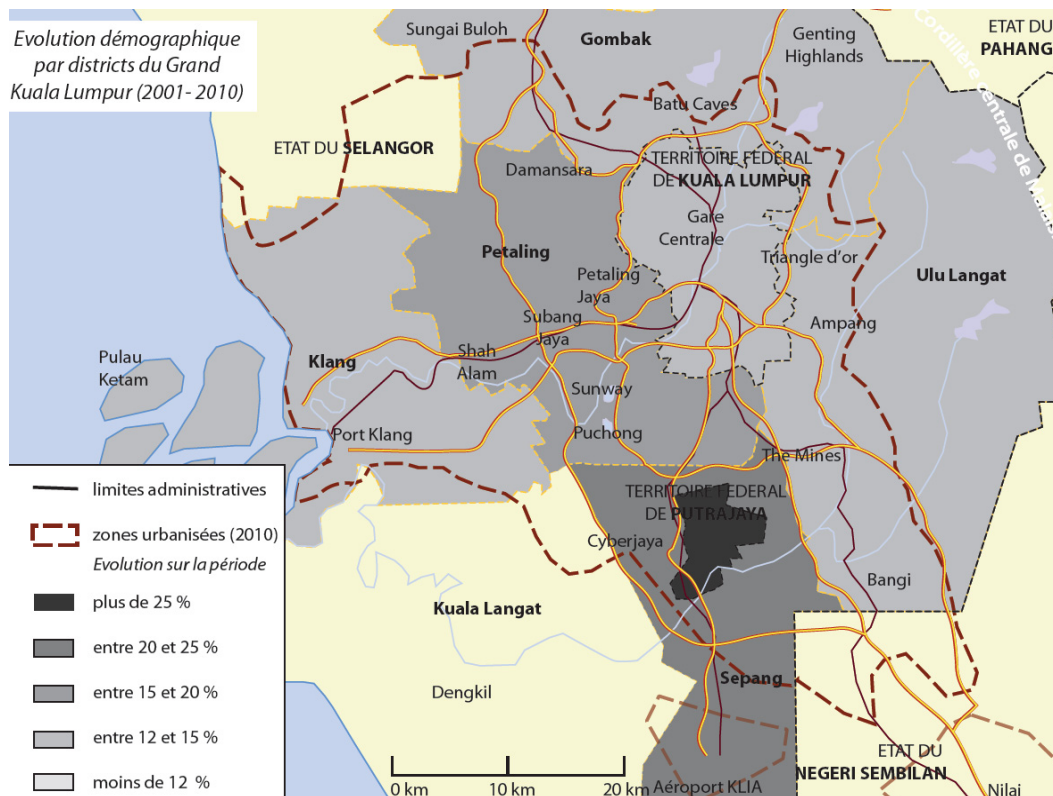


Le deuxième se fait le long de l'axe vers Seremban et Singapour, sur le district d'Ulu Langat, tout en étant limité par le relief dans la partie Est du district (Carte 10). L'expansion démographique est continue, surtout dans les banlieues, alors que celle de la ville centre est moins rapide.



La définition des zones urbaines a été corrigée en Malaisie à l'occasion du recensement de 1991. Les zones agglomérées avec une population de 10 000 personnes ou plus ont été classées en zones urbaines. Entre 1990 et 2000, la population du Selangor avait augmenté de 19,1 %, bénéficiant d'un important mouvement d'urbanisation. La progression

de Kuala Lumpur n'était que de 12%, avec une migration importante des familles vers les banlieues. Celles-ci combinent un solde migratoire très positif en accueillant des familles et le solde naturel qui en découle. Le phénomène d'exode vers les banlieues est accentué, avec un rythme soutenu dans la partie sud de l'aire urbaine, autour des grands projets urbains et de l'industrialisation (aéroport, villes nouvelles, zones d'activités), qui se prolonge dans l'état voisin du Negeri Sembilan avec les villes égrenant l'axe vers Singapour (Nilai et Seremban), qui deviennent des satellites de la métropole (Carte 11). La comparaison entre districts indique des croissances différentes et le développement de nouvelles couronnes d'expansion qui se matérialisent au fil des années.



Carte 12 : Evolution démographique 2001-2010

Depuis 2000, on assiste à un retour vers la ville centre. La croissance du Selangor est redescendue juste en-dessous de 14%, alors que celle de Kuala Lumpur se maintient (Carte 12). Les opérations de densification de l'habitat dans Kuala Lumpur ont provoqué un retour des habitants vers la ville centre (hautes densités de Mont Kiara, KLCC, Setiawangsa. La troisième couronne périphérique perd de sa vigueur, alors que les villes nouvelles de première génération, comme Petaling Jaya, subissent un renouveau urbain et aussi une densification liés à leur situation centrale dans l'aire urbaine (Damansara, Puchong..). La couronne périurbaine constituée par le Selangor a poursuivi une progression rapide et régulière renforçant ainsi le phénomène d'étalement urbain et de migrations pendulaires. A l'échelle du Selangor, le taux d'urbanisation est de 88% en 2009. Selon le recensement de la population de 2010, Klang avec 747 000 habitants et Kajang avec 743 000 habitants sont les municipalités les plus peuplées du Grand KL après Kuala Lumpur. Subang Jaya a une population de 583 000 habitants, Petaling Jaya, 577 000 et Shah Alam, 528 000¹⁰⁷. La ville nouvelle de Putrajaya a décuplé sa population entre 1991 et 2010, ainsi que le district de Sepang qui l'englobe. Malgré tout, elle se situe en deçà des objectifs qui avaient été fixés pour la ville nouvelle. En

¹⁰⁷ Recensement Malaisie, 2010

revanche, le district de Kuala Langat, volontairement délaissé des grands axes de communication reste en marge de l'urbanisation, avec une croissance très modérée entre 1980 et 2010. Le principal facteur de la croissance de l'aire urbaine de Kuala Lumpur demeure l'attractivité : c'est en effet le solde migratoire qui nourrit majoritairement cette croissance démographique, le solde naturel n'y contribuant que pour un tiers. La tranche d'âge des 20-40 ans est particulièrement représentée (33 %). Le déclin de la proportion de moins de 15 ans à Kuala Lumpur, passée de 33% en 1980 à 27% en 2000 est plus dû à l'attractivité de la ville pour les jeunes actifs, qu'à une baisse massive du taux de natalité. Kuala Lumpur est le moteur économique du pays et la vitrine de sa réussite. D'un point de vue démographique, la majorité de la population urbaine ne l'est que depuis une ou deux générations. Ce qui fait que malgré toute la modernité, les liens entre Kuala Lumpur et les campagnes restent importants.

5.1.2 *Dynamiques ethniques urbaines*

La population de Kuala Lumpur à l'image de celle de la Malaisie est souvent imaginée selon la vision idéale d'une société à trois communautés, trois blocs monolithiques vivant côte à côte, mais sans être altéré par ce contact. Pourtant la répartition raciale du Grand Kuala Lumpur diffère de celle du pays. Alors que les Malais représentent 60% de la population nationale, ils ne sont que 44% dans l'aire métropolitaine (Figure 20). L'histoire urbaine explique cette différence.

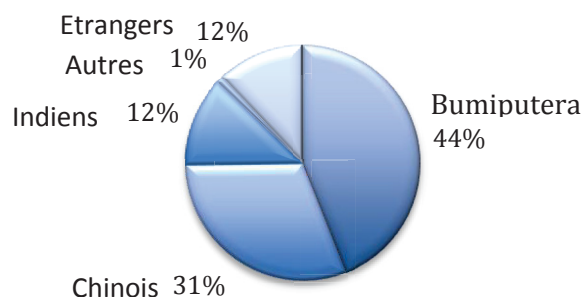


Figure 20 : Répartition de la population par races, aire urbaine de Kuala Lumpur (2010)

Source : D'après Recensement (2010)

L'un des aspects les plus importants de la politique de discrimination positive en faveur des *Bumiputera* (NEP) fut de favoriser l'accroissement du nombre de Malais vivant en ville, notamment à Kuala Lumpur. En 1965, la population de la ville est surtout chinoise (56 %), puis malaise (26 %) et indienne (14 %). Les autres populations (métis et étrangers, représentent alors une part insignifiante de la population de la ville). Entre 1970 et la fin des années 1980, la population malaise a été multipliée par sept, alors que les groupes chinois et indien triplaient leur population. Dans la ville de Kuala Lumpur, la proportion de Chinois est la plus forte. Les Malais (41 %) et les Chinois (39 %) constituent la majorité de la population de la ville tandis que les Indiens sont 9 %, et la population étrangère officielle est recensée à 10 %. Les *lain-lain* (autres), selon les statistiques malaisiennes constituent une part importante de la démographie de Kuala Lumpur. Groupe composite, il n'est pas cependant, représenté dans l'inconscient national, à part peut-être le groupe *kristang* (descendants d'indo-portugais de Melaka) et les groupes eurasiens. Il faut souligner que la majorité a émigré à Singapour et en Australie, dans les années 1970, avec la mise en place de la NEP et leur éviction progressive de l'administration.

Collecte des données et difficultés de recherches

Il faut souligner les nombreux obstacles rencontrés en Malaisie quand il s'agit de recherches sur la répartition et les dynamiques démographiques ethniques spatiales. Dans un pays où la race constitue l'un des piliers de lecture de la société, l'accès aux statistiques démographiques est possible. Les statistiques pouvant toucher aux dynamiques démographiques ethniques, à l'immigration, à la citoyenneté sont restreintes et généralement non divulguées. Paradoxalement, si les statistiques ethniques sont disponibles et la division de la société par races acceptée, les recherches qualitatives sur les domaines touchant à la religion et à la race sont découragées, jugées sensibles, voire nuisible à l'unité nationale. Les recherches touchant à la répartition de la population par race, au vote ethnique ne sont pas encouragées si les résultats affectent « l'harmonie » actuelle. Difficulté à accéder à des informations due à la censure. Et quand les données sont accessibles, des questions surgissent au sujet de leur fiabilité. Pour les données démographiques, des différences sont notées, de même pour les chiffres du tourisme. Les données touchant à la race et à la répartition spatiale, à l'immigration, à la distribution des richesses sont toutes considérées « sensibles » et ne sont pas divulguées. Il est même illégal de s'y intéresser au nom de la paix civile. On peut donc simplement dire que le travail du chercheur en sciences sociales et humaines est jonché d'embûches souvent invisibles. Les sourires se crispent et les portes se ferment si le chercheur semble trop informé et représente donc un risque. Outre la recherche bibliographique faite pour appuyer ce sujet, d'autres sources d'information ont été utilisées, telles que documentaires de télévision, articles de journaux et de magazines, matériel promotionnel, cartes, documents gouvernementaux expliquant aussi les objectifs urbains et d'image pour la ville et les stratégies employées.

Immigrés et citoyens

Depuis la fin des années 1990, la dynamique démographique a évolué, avec la croissance de la population étrangère. Le nombre d'étrangers résidant en Malaisie a explosé, passant de moins de 500 000 en 1999 à plus de deux millions sur une population totale de 27 565 821 habitants au recensement de 2010 (Figure 21). Cela représente entre 7 et 9 % de la population totale si l'on ajoute aussi l'estimation des sans-papiers.

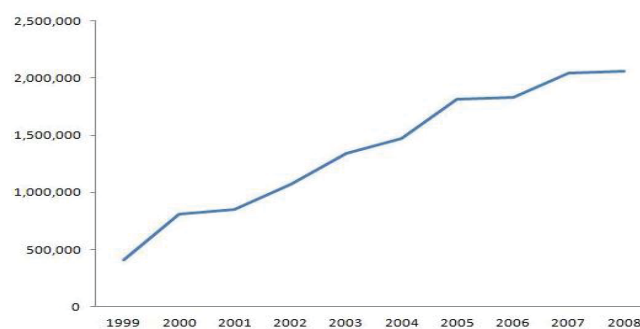


Figure 21 : Nombre de travailleurs étrangers en Malaisie (1999-2008)

Source : Ministry of Home Affairs, 2008

Si la vision nationale et la perception traditionnelle que la Malaisie a d'elle-même est cette coexistence de trois peuples principaux, la nouvelle réalité est différente. La population étrangère est plus importante que le groupe indien. Cela présuppose des changements sociaux futurs. L'importante immigration récente en Malaisie est peu visible, en termes de marqueurs de l'espace. C'est à la fois par absence de prise de conscience de son existence et aussi par son caractère qui apparaît temporaire. La majorité est composée de jeunes personnes, dont plus de

la moitié sont indonésiens. En 2008, deux millions d'étrangers étaient officiellement recensés (Tableau 16). Le nombre des sans-papiers étant estimé aussi à 1,5 million de personnes. Le programme d'amnistie mis en place en 2011, a ainsi régularisé plus d'un million trois cent mille immigrés¹⁰⁸. Avec les retours définitifs, on peut estimer le total des travailleurs et de leurs familles à trois millions en 2011.

Indonésiens	1 085 658	52,6%
Bangladais	316 401	15,3%
Philippins	26 713	1,3%
autres	591 481	28,7%
Total	2 062 596	100,0%

Source : Ministry of Home Affairs (2008)

Tableau 16 : Etrangers résidents en Malaisie

Les processus de régularisation favorisent l'enracinement des immigrés. Plus du tiers vit dans l'aire urbaine de Kuala Lumpur qui est l'espace le plus riche et le plus industrialisé de Malaisie. C'est un espace marqué par les recompositions socio-économiques issues de la mondialisation. Ce terrain cosmopolite accueille les enjeux variés d'alliances sociales, de réseaux informels, d'immigrés et de groupes ethniques ainsi que d'autres organismes. Les vagues d'immigration plus anciennes sont absorbées dans la population et distribuées selon les trois groupes ethniques principaux. Les habitudes culturelles se sont maintenues (écoles vernaculaires, restaurants ethniques, cultes différents), tout en offrant un cadre de vie commun. Le *melting pot* malaisien est avant tout un *salad bowl* communautaire.

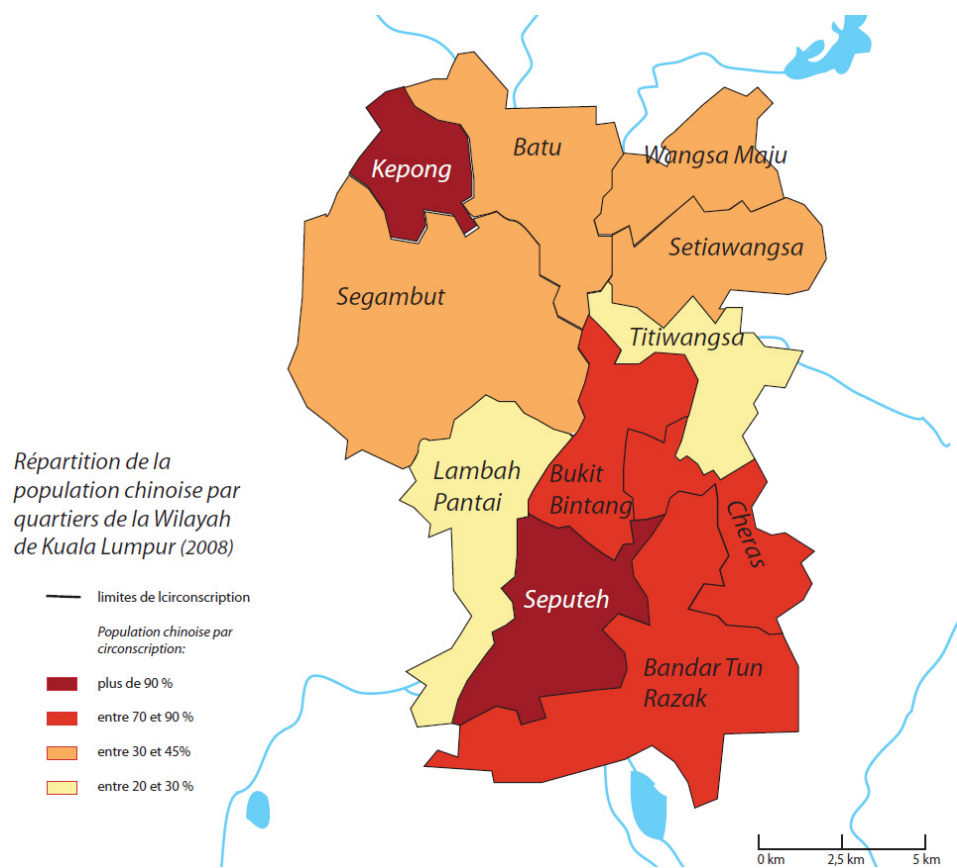
	1980		1991		2000		2010	
Bumipu.	305 435	33,2%	469 900	37,2%	561 481	40,7%	595 545	36,6%
Chinois	477 601	51,9%	581 100	46,0%	560 153	40,6%	579 273	35,6%
Indiens	127 793	13,9%	141 000	11,2%	146 621	10,6%	159 463	9,8%
Autres	8 781	1,0%	16 000	1,3%	18 682	1,4%	19 526	1,2%
Etrangers			54 000	4,3%	92 373	6,7%	273 365	16,8%
Total	919 610	100,0%	1 262 000	100%	1 379 310	100%	1 627 172	100%

Source : Statistics Malaysia & Recensements 2001, 2010

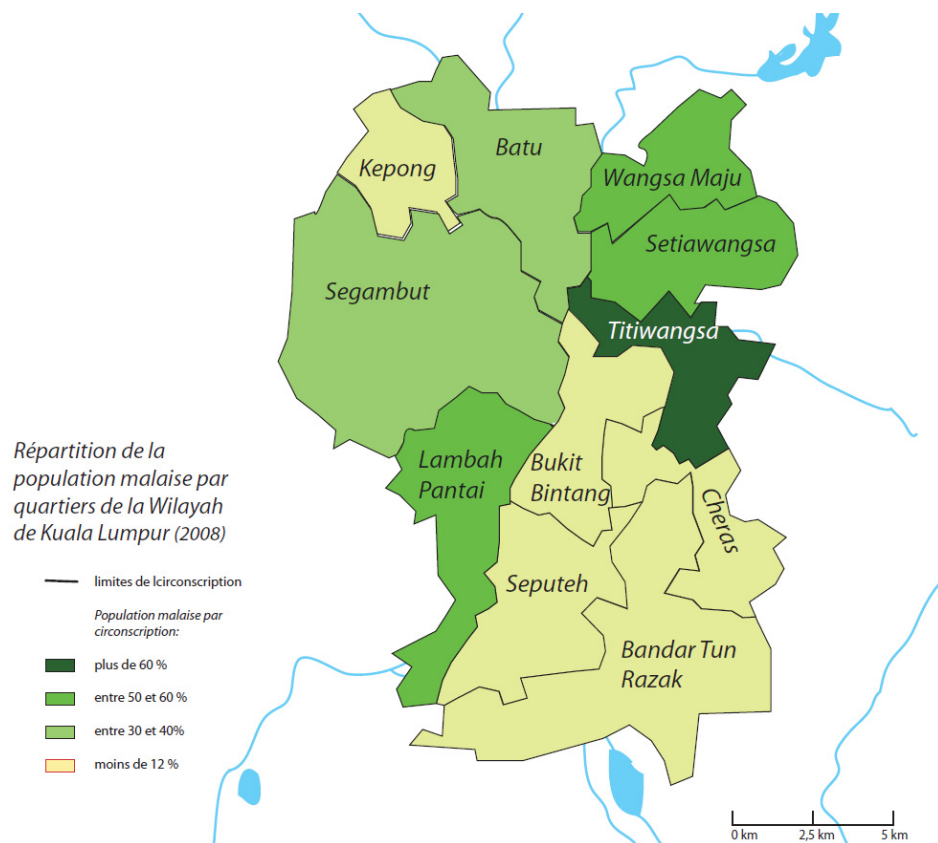
Tableau 17 : Evolution ethnique à Kuala Lumpur

Kuala Lumpur, depuis sa fondation a été une ville principalement chinoise. Mais son statut de capitale et l'industrialisation ont entraîné des migrations importantes vers la ville. Progressivement, la proportion de Malais s'est accrue. Cependant, il n'y a pas une culture majoritaire suffisamment puissante pour dominer l'espace (Tableau 17). Une carte de la spatialisation ethnique dans la wilayah de Kuala Lumpur, montre des concentrations clairement prononcées. Ces cartes sont basées sur les circonscriptions électorales. Il convient d'en noter le tracé tarabiscoté qui correspond à des calculs électoralistes, pour lesquels le vote ethnique est crucial. Le caractère chinois de la ville est apparent, surtout dans sa partie sud. Les fiefs chinois du nord-ouest sont dilués à Segambut et Batu, alors que le réduit de Kepong est quasiment entièrement chinois. La population chinoise est surtout distribuée dans les quartiers centraux, comme Bukit Bintang de même que les faubourgs de Kepong et Segambut (au Nord-ouest) et de Cheras et Seputeh au Sud (Carte 13). Toutes les zones centrales restent largement des bastions chinois malgré les départs importants vers les banlieues du Selangor et l'accueil d'autres populations.

¹⁰⁸ The Star, 21 septembre 2011 « Unapproved labour »



Carte 13 : Répartition de la population chinoise (WPKL)



Carte 14 : Répartition de la population malaise (WPKL)

Les quartiers du nord-ouest, sont formés d'un ensemble de kampungs traditionnels et de villes nouvelles construites dans les années 1970 pour accueillir les ruraux venus en ville. Ce sont les seuls, avec le quartier de Pantai (qui a le même profil), avec une claire majorité malaise (Carte 14). Les kampung traditionnels qui ont été encerclés par l'urbanisation sont devenus des enclaves urbaines (comme Kampung Bahru, Pantai Dalam, etc). Ils sont protégés de la spéculation foncière par les exclusions propres aux « *réerves malaises* ». Cependant, leur statut les protège autant qu'il les fige, en devenant des résidus d'habitat ancien. En revanche ces kampungs ont l'avantage d'une vie de quartier, de « village » qui disparaît ailleurs.

	Bumiputra		Chinois		Indiens		Autres		Etrangers		
Kuala Lumpur	595	36,6%	579	35,6%	159	9,8%	19	1,2%	273	16,8%	1 627
Putrajaya	545		273		463		526		365		172
Selangor urbain	62787	92,4%	2679	3,9%	578	0,9%	69	0,1%	1829	2,7%	67 964
Aire urbaine KL	2 141	45,9%	1 378	29,5%	617	13,2%	45	1,0%	486	10,4%	4 667
	435		271		368		366		436		450
	2 799	44,0%	1 960	30,8%	777	12,2%	64	1,0%	761	12,0%	6 362
	767		223		409		961		630		586

Source : Statistics Malaysia 2010

Tableau 18 : Répartition ethnique par territoire

La population s'est déplacée vers les banlieues à partir des années 1960 et la distribution raciale a évolué. Avec le développement du mode de vie suburbain, un modèle malaisien est né du multiculturalisme : des centres anciens chinois, de l'habitat interstitiel malais ou indien, des kampungs malais et des nouvelles banlieues mixtes. Les quartiers « malais » sont surtout périphériques, avec des villes nouvelles issues de d'industrialisation comme Shah Alam qui a accueilli une masse importante de ruraux venus travailler dans les grandes entreprises développées dans les années 1970 (Tableau 18). L'autre exemple est Putrajaya, qui aussi a projeté le visage urbain d'une utopie malaise. Son but était un transfert administratif et un coup de fouet à la construction nationale.

5.1.3 Spatialisation socio-économique

La culture économique de Malaisie, comme dans le reste de l'Asie du sud-est, repose sur deux modèles superposés et connectés. Le premier, moderne, est basé sur l'entreprise commerciale et l'emploi salarié selon un système de qualifications établi formellement. Ce marché du travail est de plus en plus sophistiqué et procède d'une ouverture internationale et de l'utilisation des ressources humaines spécifiques au pays surtout dans les domaines de la finance, de l'industrie, du commerce, de la production mécanique, du matériel informatique et des services (banque et assurances). Dans le second, vie communautaire, famille et travail sont interconnectés. C'est une économie urbaine reposant sur le petit commerce, l'artisanat et les services avec un système de relations en réseaux de parentés, d'origine ethnique ou géographique. D'ailleurs l'accès à l'emploi pour ce type d'économie fonctionne essentiellement sur la cooptation et permet un placement efficace des ressources humaines évitant le chômage, même si cela peut conduire à une impression de sous-emploi. Il permet d'absorber les chocs économiques et leur impact social et répond à l'absence d'Etat-providence. Cette relation entre vie privée et vie active explique ce dynamisme commercial permettant très rapidement la création de commerces et de services dans des zones nouvellement développées. L'absence de l'engagement de l'état, en dehors du système sanitaire (dispensaires et hôpitaux) et de caisses de capitalisation des retraites et de pensions

pour les fonctionnaires, génère de fortes disparités économiques. Malaisie est l'un des pays avec un écart de revenu les plus important au monde (*Coefficient de Gini* de 49 en 2009)¹⁰⁹. A l'inverse, le Danemark présente le coefficient le plus bas (24,7), alors que Singapour se situe à 42,5. L'inégalité est avant tout régionale, entre les zones urbaines et surtout les zones du rural profond. La pauvreté reste importante à Bornéo, au Kelantan, au Terengganu. Les écarts dans le contexte urbain du Grand Kuala Lumpur ne sont pas aussi importants qu'entre ville et jungle, mais ils sont beaucoup plus visibles, en étant juxtaposés sur le territoire urbain (Tim Bunnell, 2004a). Plus de 30 % des résidents de Kuala Lumpur ont reçu un enseignement supérieur contre une moyenne malaisienne de 16,7 %¹¹⁰. Quatre-vingts mille étudiants étrangers vivent dans le grand KL, soit 2,5% de la population totale. En 2005, la population active était de 12 100 000 personnes, dont 11 600 000 actuellement employés¹¹¹. Les salaires n'ont que peu progressé, avec un salaire mensuel moyen de 2500 ringgit et un pouvoir d'achat qui s'érode. Il n'y a pas de SMIC en Malaisie. En milieu urbain, les salaires de métiers de service (nettoyage, entretien, domesticité..) commencent à 700 ringgit par mois. Si les emplois de cadre moyen rapportent entre 5000 et 10000 ringgit, ils ne représentent qu'une part faible du marché de l'emploi. Pourtant les urbains sont plus qualifiés et éduqués. A la faiblesse des revenus, doit s'ajouter l'inflation (autour de 5%) et surtout la spéculation immobilière qui touche le milieu urbain. Le prix de l'immobilier s'est envolé récemment. Entre 2006 et 2010, la valeur moyenne des logements a doublé dans tous les segments de l'immobilier. Aussi, la spatialisation des inégalités et l'hétérogénéité sociale sont particulièrement marquées dans l'habitat à Kuala Lumpur.

Habiter la ville duale

Avec leur statut élitiste et leur nature exclusive, les ensembles résidentiels fermés de Kuala Lumpur diffèrent peu de leurs homologues de Mexico, Johannesburg ou des régions métropolitaines américaines. Kuala Lumpur est une ville qui se globalise selon une trajectoire de développement familial. Le début des années 1980, a été marqué par une accélération des programmes de construction de logements sociaux pour résoudre le problème des squatteurs et favoriser l'émergence d'une classe moyenne. L'industrie du bâtiment a connu un boom suite à la libéralisation de l'économie et le développement de groupes industriels locaux. Cette croissance s'est répercutée sur une demande quasiment sans fin pour des programmes résidentiels combinant la réalité démographique à la spéculation immobilière. La catégorie du luxe s'est un peu essoufflée, mais la croissance demeure, nourrie par des achats d'investisseurs étrangers : Singapouriens, Moyen-orientaux, Chinois de Chine à la recherche d'un pied-à-terre ou d'une opération lucrative. Certains parlent de bulle spéculative. Pourtant dans le bas de gamme et moyen de gamme, la spirale inflationniste existe, nourrie plus par la croissance démographique, que par le jeu spéculatif. L'ambition de doubler la population métropolitaine en dix ans, soutient cet avis. L'accession à la propriété devient plus difficile, malgré l'imposition d'un seuil de 500 000 ringgit pour l'achat de propriété aux étrangers. Ce seuil permet d'épargner le marché local des appétits spéculatifs, notamment des voisins singapouriens. Le marché au delà du demi-million de ringgit touche essentiellement le haut-de-gamme. Le modèle d'Harvey, qui consiste à analyser le rôle de l'Etat comme un agent du capitalisme, facilitant la fluidité du système économique et minimisant les conflits de classe, fonctionne à Kuala Lumpur. Le financement autoroutier et la construction de mégaprojets sont un co-projet entre l'état et la classe d'affaires. La possibilité d'un conflit de classe est éliminée par la surveillance policière. A ce constat du modèle d'Harvey, s'ajoute aussi

¹⁰⁹ PNUD, 2010 [rapport annuel](#)

¹¹⁰ KLCP2020

¹¹¹ Statistics Malaysia, 2009

l'utilisation du communautarisme pour détourner toute tentation de lecture de la société par classes économiques. Le rôle de l'Etat est minime dans les opérations immobilières en dehors de l'aspect réglementaire et de la mise en place de politiques de zonage des quartiers. En revanche, l'Etat a un rôle de médiateur et réglementaire pour les normes. Il y a transformation urbaine, mais dans un patchwork combinant habitat de luxe et bloc-appartements. A la différence des villes occidentales, une certaine mixité existe encore dans le centre ville, avec des poches d'habitat médiocre, de *flats* des années 1960 qui permettent d'héberger les ouvriers, personnel de restaurant et manœuvres, pour la plupart étrangers. Les pauvres n'ont pas été rejetés en dehors de la ville. Les anciens squatteurs ont été relogés dans des flats adjacents, contrastant avec l'opulence de nouveau projet. ou des zones d'habitation informelle, comme à *The Gardens*, qui comprend 4 tours de plus de 30 étages, avec un hôtel de luxe, deux tours de bureaux, une tour de service-appartements et un centre commercial composé de 150 magasins et de quatre grands magasins, ouvert en 2008.

Tournant créatif et gentrification

La requalification des *friches industrielles* et des vieux quartiers passe avant tout par un phénomène de table rase en Asie, en ne gardant que le patrimoine jugé 'conservable'. Que ce soit à Hong Kong, Singapour ou ailleurs, les restes de l'architecture et de l'urbanisme d'avant le boom économique sont minimes. Les processus de gentrification de l'espace urbain central, associés à la mondialisation dans les zones urbaines, sont différents à Kuala Lumpur (T. Bunnell, Barter, & Morshidi, 2002). Les mécanismes spéculatifs ont été caractérisés par un urbanisme vertical des noyaux urbains (zones centrales et pôles périphériques). Pourtant les opérations de rénovation urbaine et la construction de nouveaux centres reconditionnent l'ancien tissu urbain par voie de gentrification. Certains quartiers sont soumis à des mégaprojets, comprenant tours de bureaux, condominiums, hôtels et centres commerciaux qui illustrent l'irruption d'éléments de centralité (Goh & Yeoh, 2008; Teo, et al., 2001).

Le tournant créatif, permet avant tout des opérations de rénovation urbaine dans les anciens quartiers industriels de Kuala Lumpur. Les anciens quartiers, qu'ils aient une tradition ouvrière (Sentul, Pandan Indah), résidentielle (Ampang), ou commerciale (Pasar Seni) évoquent tous différentes étapes de renouvellement urbain utilisant le discours de la culture comme fer de lance du changement. La vieille ville, autour de Central Market (Pasar Seni) est perçue pour devenir un lieu de commercialisation des arts et de l'artisanat, mais il n'y a pas de politique de création d'une communauté artiste résidente. Un quartier relativement récent comme Bangsar évoque une enclave riche, avec des thématiques bobo (mode du bio, artisanat de luxe, etc), comme Beverly Hills à Los Angeles, mais la cherté des loyers de ce quartier de luxe est un repoussoir pour l'installation d'ateliers de création. En générant un renouvellement urbain, un mouvement de gentrification s'organise et altère l'équilibre social urbain en favorisant l'installation des bourgeois bohèmes (Slater, 2006). Les influences de Florida et des théories de la classe créative sont réutilisées et dirigées vers des programmes immobiliers mixtes comme à Sentul. Ce quartier est vendu comme un lieu « *faisant la place belle à la culture, à la créativité* »¹¹². A l'instar de toute communauté fermée, comme l'évoque Giroir à Shanghai (2006b), ces projets naissent dans une logique d'exclusivité sociale et participent au mouvement de globalisation. Les promoteurs immobiliers jouent sur la mode des lofts et de l'architecture minimaliste, vaguement « artiste » ou « créative » pour réaménager des friches industrielles et les vendre en quartiers « bobos ». Des espaces créatifs et culturels sont adjoints aux programmes immobiliers de rénovation urbaine de friches industrielles et de quartiers

¹¹² YTL, Sentul West, 2009

ouvriers pour donner du prestige au lieu et un semblant de dynamisme et de vie culturelle « noble ». A Sentul, le promoteur (YTL) allant même jusqu'à construire théâtre et centre culturel (*KL Pac*), qui fait figure de lieu novateur dans une ville où l'argent public dédié aux arts modernes se manifeste surtout par son absence (Illustration 8). Ce sont des initiatives privées, qui exploitent les recettes de Florida sur l'influence de la culture et du développement des espaces publics, de l'urbanité pour attirer la population à vivre dans un environnement positif et de « qualité », par ses activités de loisirs et de création. Le phénomène de mécénat de la scène culturelle par les professionnels du BTP, s'entend comme l'instrument d'une campagne de relations publiques. La même démarche s'exerce aussi à Bangsar (Bandaraya Developments).



Illustration 8 : Sentul, friche industrielle devenue enclave résidentielle et culturelle

La culture attire les classes supérieures, et équiper un nouveau quartier avec un centre culturel fait partie, selon les développeurs des équipements nécessaires pour lui donner de la *valeur*. Les développeurs se font aussi animateurs sociaux en incluant événements et sponsorisant des activités culturelles. Ce saupoudrage permet de vendre ces quartiers, même si ces équipements ne créent pas pour autant de quartiers *créatifs*, ni foisonnant d'industries créatives. Ce ne sont ni plus ni moins que de nouveaux quartiers résidentiels équipés d'un centre culturel. On est donc loin d'un nouveau Soho ou Greenwich village. Kuala Lumpur n'a pas de villages bohèmes. De plus, la rénovation de quartiers anciennement défavorisés, par des condominiums, ne signifie pas une réduction des différences sociales, mais plutôt une gentrification brutale et le rejet de la mixité sociale traditionnelle.

Les lieux de pauvreté ; Edge cities et Inner City

Les plus anciennes banlieues industrielles et les anciens kampungs de Taman Medan, Keramat, Pantai Dalam, Batu Caves et Sentul concentrent la classe ouvrière dans un habitat d'HLM, de *flats* et dans un paysage urbain généralement sinistré : congestion automobile, autoroutes en viaduc, usines, pollution (rivières, dépotoirs...). L'habitat interstitiel est aussi présent avec des zones de squatteurs qui tiennent debout avant d'être rasées quand le développement d'un nouveau centre commercial ou de lotissement les repoussent. La ségrégation spatiale se manifeste par la surreprésentation de la classe ouvrière et des zones de pauvreté urbaine dans les banlieues industrielles. La pauvreté est repoussée aux marges de la ville et aux enclaves de pauvreté du Selangor, comme Kepong, Puchong, Klang (Carte 15). Les quartiers s'organisent par communautés et sont reconnus comme tels. Serdang, Kepong, Puchong, Sri Kembangan sont dans leur immense majorité des quartiers chinois, alors que Sentul est « indien », même si le gouvernement affirme sa souveraineté et choisit ces quartiers

pour y mailler un réseau de mosquées et de pensionnats d'écoles religieuses. Le territoire urbain reste tacheté de kampungs malais, entourés par la marée urbaine. En général, ils ont été préservés de tout changement, à cause de la nature du foncier (réserves malaises). Il en ressort que ces villages ne se sont pas modernisés, et n'attirent pas d'investisseurs pour rénover l'habitat et deviennent des *edge cities*. Ils subsistent jusqu'à ce qu'un mégaprojet soit suffisamment puissant pour les rayer de la carte, comme ceux près de Pantai (KL Eco City). L'éviction de villages de squatteurs était un sujet de polémique jusqu'aux années 1990. Considérés comme des bidonvilles d'*edge cities*, dépourvus de tout droit et leurs habitants ont été relogés vers les *flats* de l'agglomération. Le développement d'inégalités sociales et de la criminalité issue de l'exclusion, a incité une partie de la classe moyenne à s'isoler dans des forteresses gardées. Un système social à deux vitesses se manifeste surtout par la limitation géographique de l'accès aux services pour les cols-bleus.

Généralement, les zones d'exclusions accueillent aussi nombre de migrants économiques. Ouvriers et employés du bâtiment et de la restauration, principalement indonésiens, bangladais et birmans, ils vivent dans des chambres au dessus des établissements (restauration, hôtels, bars) ou sur le site même des chantiers de construction ou bien partagent des flats. La population étrangère est estimée à trois millions en Malaisie, avec une majorité indonésienne. La proximité culturelle et géographique entre les deux pays, favorise cette migration. Celle-ci est parfois suspectée d'être encouragée par une attitude laxiste des autorités, dans un but démographique. Les Indonésiens, musulmans s'intègrent au groupe malais et ainsi favorise la balance démographique. La majorité s'est installée dans le Grand Kuala Lumpur, avec d'autres minorités « visibles » qui changent la vision traditionnelle que la société malaisienne a d'elle-même. Les nouveaux immigrés, exécutent les emplois délaissés par les Malaisiens, les indonésiens pour la construction, les Birmans pour la sécurité et la restauration, les indonésiennes et vietnamiennes dans l'industrie manufacturière et les services domestiques. Cela renvoie aux des lectures de l'espace urbain sous la mondialisation. Toutes font appel à l'imaginaire et l'image sociale des niveaux local et mondial, dans leur engagement identitaire et dans une lutte active pour les ressources, comme l'évoque Castells dans la fracture urbaine et les villes duales ou Soja, avec les métropolarités. Comme la ville industrielle du dix-neuvième siècle, la ville globale est construite et segmentée selon le sexe d'appartenance et selon des différences socio-ethniques aussi présentes. Le marché du travail mondial privé (à haut salaire) fait tourner l'espace « public » des entreprises multinationales représentant la mondialisation. Le phénomène de mondialisation des espaces métropolitains, notamment en Asie du Sud-est peut être entrevu au travers du *genre de l'espace* (Brenda S. A. Yeoh, 2005). Le marché du travail est lui-même reproduit par la présence d'un espace mondial "privatisé" et féminin, souvent représenté par les épouses (non salariées) des cadres de CMN et par les bonnes (mal payées) philippines ou indonésiennes à Kuala Lumpur. Les populations d'immigrés récents ont tendance à se regrouper par communautés, où à se trouver des lieux de sociabilité pour se rencontrer, surtout le dimanche. Le centre ancien, avec son habitat dégradé et ses boutiques destinées aux immigrés (transfert d'argent, téléboutiques, etc.) sert de lieu de ralliement au cœur de la *cosmopolis* (Hatziprokopiou, 2009). Les ouvriers bangladais privilégient l'espace, près de la gare routière où il est possible d'accéder rapidement. « *Je viens ici pour rencontrer mes amis, ou pour voir les nouveautés du Bangladesh. On peut y transférer de l'argent et les taux sont meilleurs. Et les Bangladais aiment venir ici. On a l'impression d'être un peu chez soi* ¹¹³ ».

¹¹³ Entretien, 3 juillet 2010, Rummanul, 27 ans, Bangladais, ouvrier

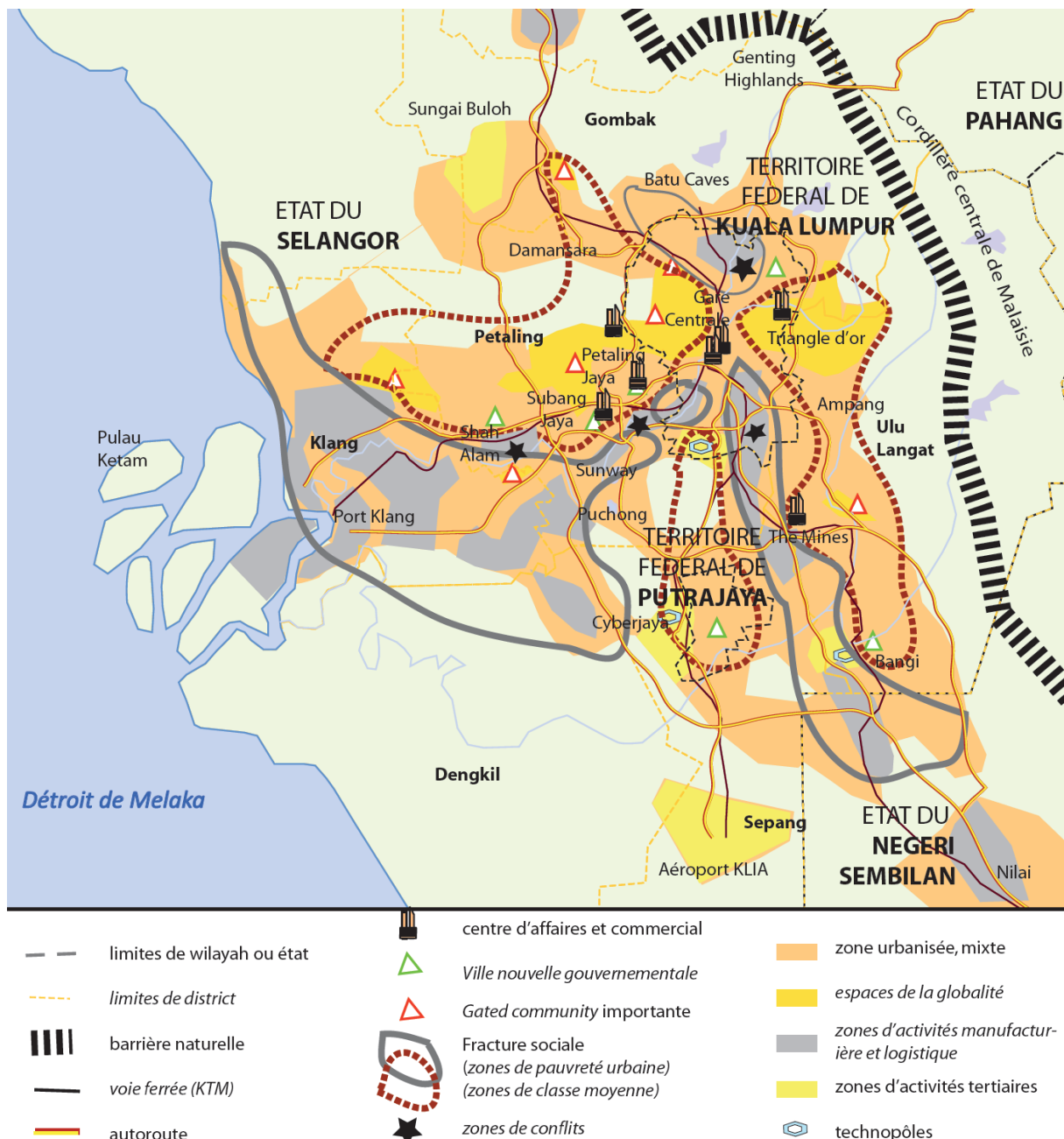


Illustration 9 : Flats de Bukit Bintang

Les employées philippines se retrouvent aussi, près de la cathédrale St-John, dans la vieille ville, au nord de la gare routière. Le cœur de la ville moderne reçoit aussi une pauvreté disséminée. Des poches de pauvreté avec des enclaves d'habitat à prix modique (flats), sont présentes, en juxtaposition aux condos flambant neufs de Bukit Bintang (Illustration 9). Cet habitat abrite une population âgée et surtout la main d'œuvre travaillant dans les entreprises de services, restaurants, magasins du centre comme à Bukit Bintang.

Au problème de retard économique d'une partie de la population, se greffe le problème ethnique. La criminalité urbaine associée aux problèmes de différences sociales aiguës, se fait surtout par vol à la tire, cambriolage et séquestration. Dans les journaux, celle-ci est souvent imputée aux étrangers, n'hésitant pas de faire appel à l'usage de sous-entendus préjugant de leur propension à la criminalité. Le facteur primordial au maintien de la mixité urbaine se fait sur la présence d'une économie urbaine à la fois formelle et informelle. La ségrégation spatiale superpose des critères ethniques et économiques, malgré les politiques d'intégration des *bumiputera* par le biais des avantages de la NEP et des obligations de mixité socio-économique et ethnique destinée à maintenir une certaine cohésion sociale. Il s'agit surtout de discrimination positive raciale et non sur critères socio-économiques. Les politiques d'intégration raciale et les discours portant sur l'harmonie des races renvoient à l'arsenal législatif imposant une intégration multiculturelle de l'espace urbain. Les programmes immobiliers doivent comprendre un quota de *logements bumiputeras* bénéficiant d'une remise automatique de 7% du prix de la propriété neuve. Le programme de construction de logements sociaux en accession à la propriété (*PKNS*) contient également une dimension ethnique. Chinois et surtout Indiens pauvres ne bénéficient pas de ces mécanismes d'aide socio-économique dévolu aux Bumiputeras et se sentent exclus de toute attention d'un Etat qui les ignore. Les Malais pauvres s'arquent sur les privilèges donnés par la NEP. Chaque groupe se retranche dans un communautarisme protecteur tout en maintenant des rapports individuels avec d'autres groupes. La proportion d'HLM (*Projek Perumahan Rakyat - PPR*) la plus haute dans tous ces quartiers, correspond à un certain nombre d'indicateurs de déliquescence sociale exprimés par le sous emploi, la délinquance, l'abandon d'études et les taux de mortalités. La crise des quartiers défavorisés et de l'étalement urbain sont deux phénomènes, généralement décrits indépendamment, comme s'ils étaient étrangers l'un à l'autre. Pourtant, ils se répondent et s'alimentent mutuellement. On pourrait même dire qu'ils

entretiennent l'un avec l'autre un rapport systémique : à la relégation dans les espaces de la défaveur de ceux qui ne trouvent pas place dans la nouvelle économie répond la volonté des autres de se tenir à distance de ces lieux et du déclassement social qu'ils incarnent. De nombreux exclus le sont depuis plusieurs générations. Après avoir été des squatteurs, leur précarité a été réduite au fur et à mesure de la destruction des squats et du relogement dans des HLM comme à Pantai Dalam. Pourtant le déménagement n'a pas été accompagné de plans de reclassement social.



Carte 15 : Métropolarités de Kuala Lumpur

La pauvreté et l'exclusion se territorialisent dans la ville, par poche et enclave ethnique. L'exemple des événements de Kampung Medan en 2002 ou de Batu Caves plus récemment entre Malais et Indiens est caractéristique de crispations ethniques sur fond d'exclusion sociale (carte 15). Le groupe indien a été marginalisé, dans le contexte urbain,

sans bénéficier de l'appui gouvernemental, voire attaqué dans ses pratiques religieuses avec la destruction de temples dans la région de Kuala Lumpur. Les groupes de squatteurs d'habitat précaire a été relogé par le PKNS dans des cités HLM.: « *these places gradually turned into "high rise slums", perpetuating a culture of poverty and social alienation* » (Nagarajan, 2009). Le malaise social est révélé par la délinquance juvénile, les drames familiaux et surtout des tensions intercommunautaires accrues entre groupes en concurrence. Cette désagrégation du système d'intégration se lit donc comme un processus de désintégration sociale qui laisse dans la ville des populations incorporées, mais sans statut ni perspective de mobilité, dont la proximité est de moins en moins tolérée et parfois même ouvertement contestée.

Les enclaves de l'hyperclasse

Parallèlement à la diffusion résidentielle suburbaine, se déploie une nouvelle densification du centre ville, avec la construction de tours d'habitation de luxe. L'ETP (2010) ambitionne de doubler la population urbaine pour 2020. Il a aussi pour ambition d'accueillir plus de 100 000 expatriés à Kuala Lumpur, en attirant plus de 100 sièges régionaux et services de multinationales. La perspective de l'afflux d'expatriés riches, et de la hausse du niveau de vie de la classe moyenne, contribuent à une euphorie de la construction et la spéculation immobilière. Mont Kiara avec son urbanisme vertical de luxe attire une importante population expatriée de Corée, de pays occidentaux et du Japon, considérée comme l'hyperclasse nomade évoluant dans les enclaves globales des villes globales. Les écoles internationales (40 en 2010) accueillaient 16 000 élèves en 2009. Ce chiffre doit atteindre 75 000 en 2020. Les quartiers d'Ampang, de Bangsar, de Damansara Heights et de Mont Kiara font figure d'enclaves économiquement favorisées (Carte 15). Leur population est ethniquement diversifiée avec des nuances. Damansara Heights se démarque par sa composante essentiellement locale. C'est le domaine de la haute bourgeoisie malaisienne, avec peu d'expats. Bukit Tunku est l'enclave du pouvoir politique malais. Bangsar est un quartier à dominante indienne avec une très forte communauté d'expatriés du secteur privé. La partie basse concentre un décor californien d'avenues plantées de palmiers, de magasins branchés et de restaurants. Le niveau commercial est à l'échelle de l'aire urbaine, avec des produits importés uniques: vinothèques, caves, charcuteries, brasseries, cafés, etc. C'est aussi par l'offre culturelle à l'influence métropolitaine que la centralité s'exerce avec des théâtres et galeries d'art qui en font plus qu'une enclave résidentielle. La bourgeoisie locale mêlée aux expatriés japonais, coréens et occidentaux, dans un mouvement de va et vient permanent avec le reste du monde met Bangsar en connexion aux réseaux mondiaux. Création de condominium avec des noms évocateurs de la désindustrialisation et des valeurs positives qui sont associées à ces symboles de gentrification (*Le Loft*). La plupart des ambassades étant situées à Ampang, la population diplomatique en fait un quartier international. A la différence de Bangsar, le quartier est plat, entre les tours jumelles et le pied des montagnes. Quartier urbanisé tôt, avec de nombreuses propriétés héritées de l'époque coloniale, il reste verdoyant, malgré une densification accrue dans sa partie ouest, plus près du centre ville. Une importante colonie coréenne en a fait son point de ralliement. Les écoles de différents pays servent en général de point focal aux expatriés..



Illustration 10 : Verticalisation de Mont Kiara

Ces quartiers « riches » sont soumis à une urbanisation accrue, comme Mont Kiara, qui affiche son urbanisme vertical, de tours d'habitation de luxe qui font toutes au moins 35 étages (Illustration 10). Chaque condominium est doté d'installations de luxe (piscines, bar panoramique, sécurité, etc). Mais les infrastructures publiques sont médiocres, en dehors d'accès autoroutiers à péage qui strient le quartier et le défigurent avec des viaducs passant au huitième ou dixième étage des appartements. Le projet de MRT passe à proximité tout ignorant ce quartier qui est l'un avec l'une des plus hautes densités. Certains l'attribuent à une attitude délibérée (M., 40 ans, professionnel) : « *Le gouvernement ne veut pas de MRT à Mont Kiara, car il pense que le classes moyennes ne prennent pas le métro. Mais pourtant si l'on regarde Hong Kong, ou.. Paris, tout le monde le prend. C'est l'offre qui fait la demande...* »¹¹⁴ De plus, ce quartier étant privilégié, le taux de possession d'automobiles est bien supérieur aux autres, ce qui fait qu'il est engorgé en permanence, sans pour autant bénéficier d'infrastructures publiques. Le quartier offre un style de vie de pays développé aux résidents (écoles internationales, L'école française est à Mont Kiara, mais ce quartier, par son urbanisme attire peu de Français, bars, pubs, supermarchés d'épicerie fine, restaurants gastronomiques, centres d'affaires). Mais sa desserte est à l'image d'une planification incohérente.

5.1.4 Villes nouvelles, hétéropolis

Les réserves foncières de l'aire métropolitaine, ont favorisé un aménagement urbain expansif, sur les forêts de plantations de palmiers environnantes. Celles-ci sont transformées en zones urbaines ; résidentielles, commerciales et industrielles. Cette redistribution impacte profondément les relations entre habitat et lieu de travail, entre lieux de production et de commercialisation. Les infrastructures les plus rapides à construire comme les autoroutes sont à la fois la conséquence de ces développements et aussi l'origine. L'*hétéropolis*, ville duale de Dear & Flusty (1998) semble s'incarner dans ces espaces de l'exopolis, d'un péri-urbain unique. Les politiques d'aménagement de l'aire urbaine de Kuala Lumpur sont encadrées par la *Loi sur l'aménagement du territoire* (1995 - Loi A933). Celle-ci récapitule les grandes lignes directrices et les besoins périodiques de planification. Elle souligne la question de

¹¹⁴ Entretien, 23-09-2009, Mark, 40 ans

l'environnement (conservation des éléments topographiques et végétaux des villes). Deux autorités collaborent dans la naissance de nouveaux projets et leur mise en exécution. Tout d'abord, l'agence d'urbanisme (*Urban Development Authority, UDA*) qui agit comme consultant, et par le biais du *schéma d'aménagement urbain* (*Dasar Perbandaran Negara*) donne les orientations de développement. Ensuite, la *Corporation pour le Développement de l'Etat du Selangor* (PKNS) qui couvre toute la métropole, sans être limitée dans son champ d'intervention par les divisions administratives, est connue du grand public pour sa mission de construction de logements sociaux (flats). Cependant la PKNS est surtout impliqué dans des projets d'infrastructure. Les projets d'urbanisme remis par les deux agences servent de catalyseur pour des promoteurs privés des projets. Le développement de nouveaux quartiers ou de mégaprojets en zone ancienne soulignent que l'optique de croissance économique reste l'objectif majeur. La recherche de solutions économiques acceptables pour toutes les parties caractérise ces projets (*win-win situation*). En privilégiant la croissance, on note que les programmes de réhabilitation urbaine, par leurs couts (pas de retour rapide sur l'investissement d'un programme social), n'attirent pas les investisseurs privés et sont, par conséquent pratiquement absents. On peut choisir délibérément d'adopter l'optique des résidents afin de définir la manière dont la mondialisation articule les constellations du pouvoir et les modes de l'Etat ou de la société en relation à un lieu donné. On reste ainsi dans le modèle d'une politique de coordination entre les différents acteurs du territoire de la vallée du Klang plutôt que dans celui promouvant la centralisation de la prise de décision par une entité souveraine. L'absence d'une agence gouvernementale métropolitaine et la souplesse qu'elle laisse au marché explique le haut niveau de privatisation de l'espace ressenti dans la vallée du Klang. Un tel cadre véhicule des visions sociales et spatiales différentes illustrées par les villes nouvelles de Kuala Lumpur. Qu'elles soient nées d'agents privés ou publics, elles sont les projections utopiques de leurs créateurs.



Illustration 11 : Vue satellite de Tropicana

(Source : Google Earth, 2010)

Villes nouvelles et communautés privées (agents privés)

À l'opposé, la vision d'une ville libérale de ville sous croissance, chère aux pouvoirs publics, est illustrée par les mégaprojets immobiliers. Symboles de dynamisme économique, des projets comme Mid Valley, ont aussi leur coût social. La baisse de la mixité sociale dans

les quartiers renforce la fracture sociale, sans pour autant réduire la criminalité. Depuis les années 1990, les communautés privées se sont multipliées en lien avec une criminalité importante dans les lotissements ouverts. Les espaces résidentiels de la classe moyenne supérieure sont essentiellement privatisés : condos, lotissements privés, lotissements originellement ouverts mais dotés de barrières de sécurité, *checkpoint* et patrouilles. Les *îlots forteresse* décrits par Soja (2000) et Dear & Flusty (1998) se sont multipliés dans l'ensemble de la ville. Ce ne sont pas des « bunkers » isolés de zones publiques, mais les services de sécurité payés par les résidents ont pour but de déjouer la criminalité qui se manifeste essentiellement par effraction dans les espaces privés. La criminalité dans les espaces publics est surtout faite de pickpockets, vols à la tire (motocyclistes) et attaques à main armée.

Aussi, beaucoup préfèrent l'habitat en communautés fermées et gardées aux lotissements de maisons accolées de la classe moyenne qui se retrouve dans les quartiers de Seputeh, Petaling Jaya, Subang Jaya, Bukit Jalil, Shah Alam, Ukay Heights et Putrajaya. Le prix des premiers étant plus élevé en raison des charges collectives très lourdes et généralement du standing proposé (gym, piscine, commerces, sécurité, collecte des déchets). La première génération de communautés privées se marque par la basse densité, l'éloignement, généralement mitoyennes avec un golf et recherchant un urbanisme novateur (Illustration 11). Kota Kemuning et Jade Hills (1,48 km² pour 790 villas) (3 écoles internationales autour) ont été développée par Gamuda. Celui-ci est un groupe de BTP qui illustre ces intérêts conjugués : à la fois développeur, constructeur immobilier et opérateur d'autoroutes. La pratique étant courante avec les autres compagnies, Gamuda n'a pas caché son cumul d'intérêt, puisqu'il exploite aussi l'autoroute à péage (Keras Highway) desservant les lotissements captifs comme Tropicana, Kota Kemuning, Valencia. Ce sont des communautés dortoirs cossues et protégées, mais sans les fonctions sociales de la ville. Elles se destinent surtout à une population de classe aisée, majoritairement chinoise, créant des enclaves chinoise et riche au milieu des anciens kampung et plantations. Consommatrices d'espaces, celles-ci sont repoussées de plus en plus loin dans ce qui fut auparavant des plantations, forêts, espaces agricoles.

	Type et fonctions	Thème	Exemples
Années 1990	Lotissements de luxe privés: avec golf, accès autoroutier, club-house. Modèle américain, hispanique, balinais : luxe, utilisation de l'automobile. Majorité de lotissements.	<i>Sonorités balinaises et hispaniques</i>	Kota Kemuning, 8000 villas 7.4km ² (Hicom-Gamuda) Valencia (2.8 km ²) Tropicana (1,1km ²)
Fin années 2000	Villes privées : Intégration des préceptes du <i>nouvel urbanisme</i> : piétonisation, cœur urbain commercial à l'europpéenne. Avec une architecture <i>modern asian</i> . Mixité habitat en hauteur (au centre) et lotissements. Ecole internationale, golf	<i>Eco Vert Technologie</i>	Eco-park City Desa Park City (7500 maisons et appartements)

Figure 22 : Evolution de l'habitat privé

L'urbanisation est rapide et extensive avec un modèle d'équipements qui se répètent : couplées à des écoles internationales, à un parc d'affaire, paysagé et le plus souvent avec un terrain de golf attenant, dans une volonté de se marquer comme des enclaves mondiales (Figure 22). Ces développements s'avèrent des opérations juteuses pour le constructeur, les investisseurs, mais apparaissent avec des effets désastreux sur la cohérence urbaine, l'environnement et la mixité sociale. Toutes ces communautés riches sont dépendantes de l'automobile et imposent leur coût sur les autres usagers de l'agglomération, tout en en étant

exempts dans l'enclave résidentielle. Les plus récentes, de la deuxième génération comme Setia Eco park (luxé), Bukit Jelutong, Desa Park City et Jade Hill (classe moyenne supérieure), essaient de donner une âme et une meilleure qualité de vie à des communautés isolées dans leur exil suburbain. Elles sont branchées à de nouveaux accès autoroutiers à péage, privatisées, avec des emplois et une vie « autonome » et en mettant en œuvre les principes du *nouvel urbanisme* (modes doux, zone commerciale piétonnière, espaces publics) mais sans la substance (territoires d'exclusion). Les indésirables n'ont pas droit de cité. La nature même de ces zones et l'accès réglementé en fait plus une reproduction de la ville idéale de Disney (Floride), que de véritables villes du nouvel urbanisme. Située à 30 km du centre ville de KL, Setia Alam occupe une superficie de 2,500 acres (10 km²). Complexe de luxe, constitué de différents lotissements privés (comme Setia Eco-park qui fait 790 acres et comprend plus de 2000 villas au design minimaliste mais avec des surfaces habitables entre 700 et 2000 mètres carrés). La densification actuelle de la ville favorise la construction de condominiums. *Desa Park City*, est construite sur les mêmes bases, avec une école chinoise, un hôpital privé (Sime Darby). 7500 maisons et appartements y sont construits pour une population totale devant atteindre 30 000 habitants. L'ambition est d'avoir un centre ville piétonnier de type européen pour recréer une « ambiance de village » et développer le sentiment d'appartenance à l'espace¹¹⁵.

Villes nouvelles (agent public)

Le modèle singapourien impliquant une participation massive de l'Etat, d'abord à la planification résidentielle, et à la création de villes nouvelles satellites (comme Ang Mo Kio, Tampines, Jurong...), ensuite à la construction et à la gestion d'un parc de logements (HDB) pour la population n'a été repris que partiellement à Kuala Lumpur. Le gouvernement malaisien a favorisé la construction de villes nouvelles, dans des partenariats privés-publics et semi-publics/publics. Il a aussi favorisé l'accès à la propriété pour la classe moyenne, tout en suscitant la construction de logements sociaux par les programmes d'éradication de la pauvreté urbaine et des squats. Le groupe malais est aussi soumis à de profondes divisions socio-économique et géographique. L'identité malaise, associée traditionnellement à la vie rurale, au travers de l'organisation sociale du *kampung*, a dû se redéfinir, transplantée dans le cadre urbain. L'image traditionnelle était celle du malais rural vivant dans des villages riantes et se contentant d'une vie simple, gâté par la générosité du terrain et d'une classe aristocratique dominant la vie politique. Cette image a changé suite à l'importance de l'exode rural, vers la vallée du Klang notamment. Désormais, ce sont plusieurs images qui représentent la réalité du monde malais. Il y a une classe ouvrière importante, issue de l'industrialisation et alimentée par l'exode rural, habitant les quartiers de Titiwangsa, Puchong, Kajang et Shah Alam. Le prolétariat malais né des migrations d'ouvriers vers les villes dans les années 1980 a dû faire face aux problèmes de logement. La création de villages de squatteurs urbains, et la reconstitution de *kampungs* urbains, a apporté le mode de vie rural en ville. L'Etat a fermé les yeux, en considérant le poids politique et électoral de l'afflux de cette nouvelle population (Tong & Fee, 2003). Les lignes de fractures sont plus intra-ethniques qu'inter ethniques. L'UMNO, au pouvoir depuis 1970, essaie de ménager son idéologie (NEP et pouvoir partagé) face aux attaques du PAS qui le juge infidèle dans ses compromissions. La ligne de fracture entre Malais est devenue importante.

¹¹⁵ The Edge, 14 juin 2010. Township with New Urbanist Principles

Avec la NEP, une classe moyenne urbaine malaise s'est constituée comme le pilier d'une société civile qui s'est renforcée avec la globalisation, en opposition aux zones rurales. Les conséquences se sont mesurées avec l'islamisation des années 1980 (une manière par l'état de prendre les devants et d'empêcher tout parti islamique de réclamer la légitimité du pouvoir). La classe moyenne malaise, constituée de fonctionnaires, d'employés et de professions libérales vit surtout dans les quartiers et villes créés pour elle par les pouvoirs publics comme Shah Alam. Ville bâtie sur le rêve d'une idéologie de ville malaise, industrialisée, modèle, fonctionnelle et inspirée des valeurs musulmanes. La ville a une population avoisinant 600 000 habitants. La ville est l'incarnation de la cité idéale malaise des années 1980, avec un urbanisme classique de lotissements de maisons en rangées. L'irruption d'une classe moyenne malaise urbaine, déracinée, méfiante envers la société de consommation génère la reconstruction d'une image idyllique du kampung –amical, contemplatif, calme- face à un monde urbain –anonyme, pressé. Cela est paradoxal car en parallèle les liens avec le kampung deviennent ténus. Sa relative affluence et son monolithisme ethnique en a fait une ville rigoriste. La vente d'alcool est pratiquement éradiquée, les lieux de divertissements sont interdits. L'islam y est triomphant autour de mosquées cathédrales (*Mosquée bleue*) et d'une architecture moyen-orientale. Mais les autres religions ne sont pas acceptées. La construction d'une église a pris plus de vingt ans. Le permis a finalement été approuvé, dans une zone industrielle et sous condition que le bâtiment n'ait pas d'architecture « religieuse ». Ville à l'opposé du modèle urbain malaisien, basé sur la diversité ethnique, elle offre le visage monolithique et intransigeant d'une vision politique exclusive. Une autre, ville, Putrajaya, capitale administrative, avec peu d'activités commerciales, demeure une colonie résidentielle de fonctionnaires fédéraux. Cependant, avec l'extension du tissu urbain, les périphéries de Kuala Lumpur rejoignent déjà la ville nouvelle qui ne devient qu'un nouveau quartier de la métropole, plus qu'une entité propre, malgré tous les artifices administratifs et urbanistiques qui poussent vers une ville séparée. Elle est une enclave nationale, mais bel et bien partie intégrante du système urbain de KL. Le développement et la vocation de Putrajaya sont similaires à Shah Alam. Elle pourrait être perçue comme étant un aménagement public, au retentissement international, mais expression publique du nationalisme. A l'inverse, Mont Kiara pourrait être perçue comme un aménagement privé, au retentissement international et expression de la mondialisation.

5.2 Gouvernance et métropolisation

Le système administratif malaisien est divisé en trois niveaux : fédéral, États et local. Les pouvoirs et compétences pour les questions de planification, d'aménagement et de gestion du territoire sont divisés selon ces trois échelons. L'aire métropolitaine de Kuala Lumpur comprend des territoires sous deux ou trois échelons de gouvernance. Comprendre les mécanismes d'organisation du pouvoir et de la société permet de pouvoir lire les politiques urbaines.

5.2.1 Organisation du pouvoir métropolitain

Définir l'aire urbaine de Kuala Lumpur

Les contours de la ville sont flous et son administration est complexe car elle empiète sur des territoires administratifs variés. Les délimitations se font entre des territoires ayant des statuts différents et dont les édiles ont des pouvoirs différents. La grille de lecture des

divisions administratives ne fonctionne pas dans les espaces où l'habitat a rapidement évolué et où la production d'espace ne coïncide plus avec les limites administratives. La question d'échelle est notamment en cause, avec de nouveaux moyens de déplacement qui rendent obsolètes les territoires, hinterland et zones d'influences. Par exemple, l'automobile a changé la cartographie des régions, le TGV aussi, les compagnies d'aviation bas-prix aussi. Au plan métropolitain, la réduction du temps de voyage par de nouveaux modes de transports, la motorisation et la facilité des échanges participent à reformuler l'espace vécu, l'espace qui fait la ville. Le bassin d'emploi, qui est la mesure d'une aire urbaine¹¹⁶, s'étend en chapelet pratiquement jusqu'à Seremban à 70 kilomètres au sud-est du centre de Kuala Lumpur et jusqu'à Rawang et Tanjung Malim à 75 kilomètres au nord-ouest.

Au début des années 1970, la *Klang Valley*¹¹⁷ ou « Vallée du Klang » (nom de l'aire urbaine de Kuala Lumpur) a été reconnue comme une région de planification urbaine cohérente (T. Bunnell, et al., 2002). Les contours délimités incluaient le territoire fédéral de Kuala Lumpur et quatre districts contigus de l'État du Selangor - Gombak, Klang, Petaling et Hulu Langat. La *vallée du Klang* n'est ni une entité administrative, ni une division politique, mais un système urbain, économique et social. Entreprises, transports, équipements intègrent leurs opérations dans la métropole sous une approche pragmatique de la territoriale. Les frontières entre les territoires fédéraux et d'États sont ignorées ou au moins secondaires. Même le gouvernement central malaisien reconnaît implicitement cette réalité, avec un service centralisé aux citoyens en vertu de la plate-forme *e-KL*. L'organisation territoriale métropolitaine façonne la reconnaissance d'une marque urbaine. Et les politiques du tourisme sont susceptibles de refléter la disposition administrative globale d'un pays, la région ou la ville. Une approche partielle de la destination métropolitaine crée en conséquence, une image de marque partielle.

L'autorité fédérale centrale a tenté de coordonner le développement urbain de la *vallée du Klang*, tant sous l'égide du cabinet du premier ministre que par des cabinets interministériels. Kuala Lumpur représente un modèle de planification centralisée, avec une part importante dévolue aux services ministériels d'aménagement du territoire. En 1985 un projet de définition de l'aire urbaine de Kuala Lumpur intégrait le territoire fédéral (WPKL) et tout l'état du Selangor (Sepang, Kuala Langat, Ulu Langat, Petaling, Klang, Gombak, Kuala Selangor, Selangor Ulu et Sabak Bernam), soit une superficie d'environ 8 200 km² et 6,2 % du territoire national¹¹⁸. Cette fusion qui revenait à reformer l'état du Selangor à la situation d'avant la création de la wilayah de Kuala Lumpur en 1974 n'a jamais vu le jour. S'il permettait l'intégration administrative, il ne recoupait pas pour autant la réalité de l'aire urbaine. Des districts comme Salak Bernam, Kuala Selangor ou Kuala Langat étant (même maintenant) essentiellement ruraux et en dehors de l'influence urbaine. En 1992, le système urbain défini en 1972 a été désigné comme un ensemble cohérent dépassant les limites administratives municipales ou provinciales avec 3 millions d'habitants. La prise en compte de l'ensemble du territoire métropolitain par les pouvoirs publics a pour but de réduire l'enchevêtrement des compétences et la multiplication de standards différents d'une juridiction à l'autre. La mondialisation instaure une compétition entre villes et les gouvernements locaux doivent être en mesure d'y répondre faisant coïncider fonctions économiques et fonctions administratives. La croissance a généré un système urbain qui n'est pas intégré en une gouvernance unique. C'est même l'inverse qui s'est produit. La

¹¹⁶ Définition de l'INSEE pour la France, avec 30% des actifs se déplaçant tous les jours vers la ville centre.

¹¹⁷ Klang Valley Study, 1972 DBKL

¹¹⁸ Projet rapporté par Vining, D. (1985), "The Growth of Core Urban Regions in Developing Countries," *Population and Development Review* 11, (495-514)

construction de la ville nouvelle de Putrajaya, a conduit à la création d'une nouvelle enclave fédérale, oblitéré du Selangor. En prenant le nom de Territoire fédéral de Putrajaya, la ville nouvelle devient capitale administrative de la Malaisie. La *Putrajaya Corporation*, qui l'administre ne cherche pas à se voir comme partie prenante d'un ensemble plus vaste. L'aire urbaine est donc projetée et représentée sans ses banlieues, comme un assemblage de territoires à statut différents et qui s'ignorent s'ils appartiennent à un autre état (Selangor, Putrajaya). Inversement, les cartes du Selangor ignorent superbement Kuala Lumpur. Cela est manifeste dans les cartes et représentations de la ville notamment dans les discours du tourisme, qui reprennent les limites administratives pour expliquer les destinations.

	Entité	Statut	Autorité locale	District	Subordonnée à :
1	Kuala Lumpur	Territoire fédéral	DBKL		Ministère des territoires fédéraux
2	Putrajaya		Putrajaya Corporation		
3	Selayang	Municipalité	MPS	Gombak	Etat du Selangor
4	Klang		MPK	Klang	
5	Shah Alam		MBSA	Klang/Petaling	
6	Petaling Jaya		MBPJ	Petaling	
7	Subang Jaya		MPSJ	Petaling	
8	Ampang Jaya		MPAJ	Ulu Langat	
9	Kajang		MPKj		
10	Sepang		MDSep	Sepang	

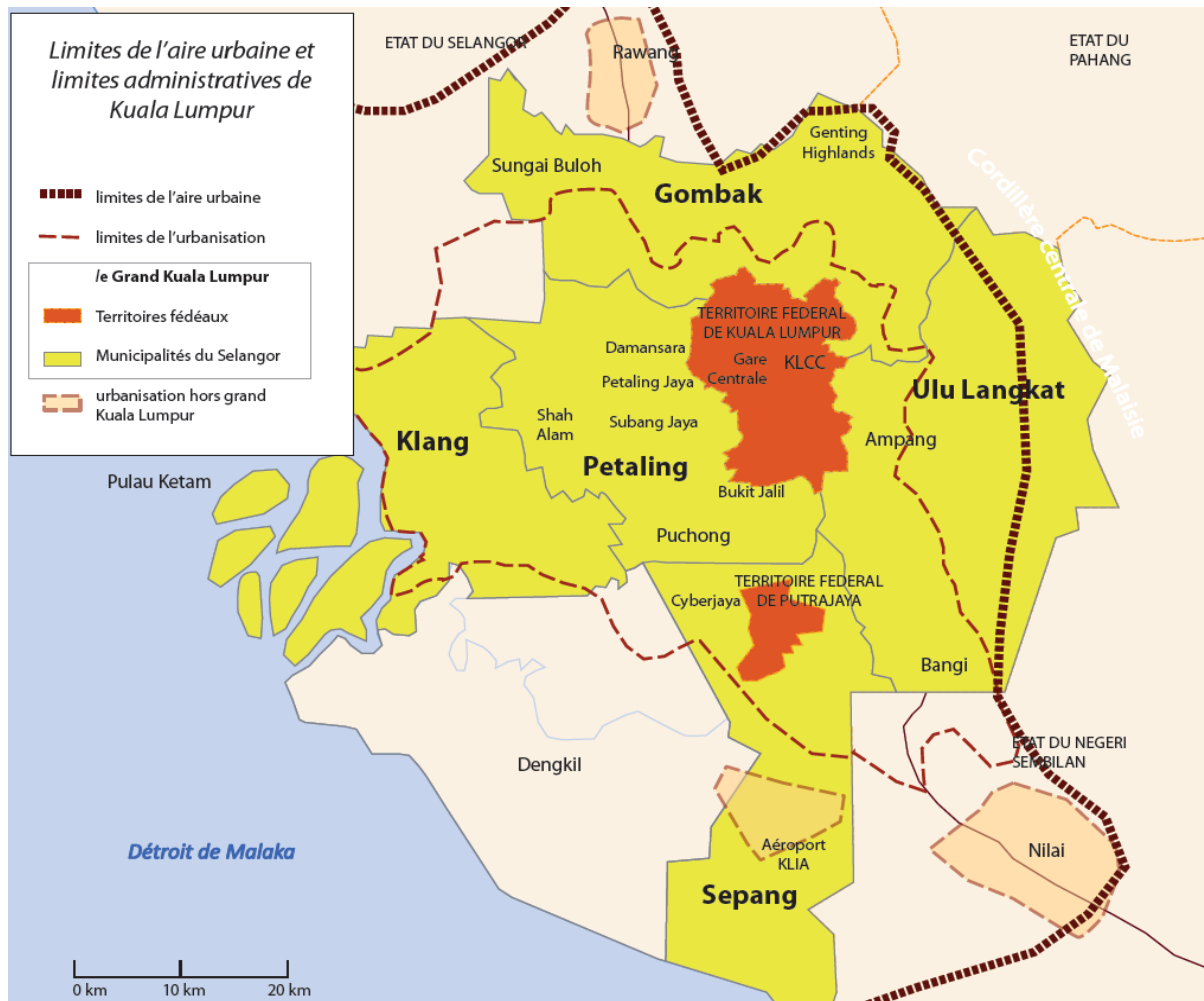
Tableau 19 : Organisation administrative du Grand Kuala Lumpur

La vision d'un *Grand Kuala Lumpur* a été évoquée pour la première fois en juin 2010¹¹⁹, suite à la publication du 10^{ème} plan malaisien (2010-2015). La création d'un *Grand Kuala Lumpur*, calqué sur les divisions administratives actuelles, a 5 550 000 habitants en 2010. Il couvre 10 zones, à savoir Kuala Lumpur, Putrajaya, Shah Alam, Petaling Jaya, Klang, Kajang, Subang Jaya, Selayang, Ampang Jaya et Sepang (Tableau 19). Cette entité est née du 10^{ème} Plan malaisien. Celui-ci insiste sur la nécessité d'une vision urbaine métropolitaine pour la ville capitale. En effet, la comparaison avec les villes rivales d'Asie n'est pas favorable, en termes de transport, efficacité, transparence et finalement qualité de vie¹²⁰.

L'aire urbaine de *Kuala Lumpur* est un territoire plus vaste que le *Grand Kuala Lumpur* (carte 16), de plus de six millions d'habitants et un chiffre d'affaires de 263 milliards de ringgit soit 30 % du PIB de la Malaisie (2010). Jusqu'alors, l'aire métropolitaine était évoquée d'une façon vague qui finalement recouvrait la vallée du Klang et consistait surtout à une rationalisation des services publics et une aire économique pour les entreprises. La reconnaissance d'un système urbain est sans doute l'un des premiers pas vers une intégration métropolitaine. Il faut pourtant noter que une population c'est une initiative technocratique, prise en amont et dans l'urgence, afin de structurer la réponse du *Programme de transformation économique*. Le retard pris dans l'intégration urbaine de Kuala Lumpur semble expliquer un réveil brutal. Le Grand Kuala Lumpur, présente encore des déficiences méthodologiques, dans sa planification et sa compréhension. L'ETP le démontre comme nous allons le voir.

¹¹⁹ The Edge; 14 juin 2010

¹²⁰ ETP, 2010, Greater Kuala Lumpur



Carte 16 : Limites de l'aire urbaine de Kuala Lumpur

Compétences

L'organisation du développement métropolitain et de sa gestion sont organisées selon plusieurs échelons. La planification est limitée par les divisions territoriales. Au niveau fédéral, l'Etat, par le biais des ministères, intervient dans la gestion de l'aire urbaine de Kuala Lumpur. Il assure la mise en place de plans et des schémas directeurs, exprimés par la Vision 2020 (Wawasan 2020). Les objectifs sont ceux d'atteindre le statut de pays développé, selon les critères des nations unies et du PNUD. Il a pour rôle de superviser et de coordonner les grandes lignes de l'aménagement du territoire. Le Ministère de la ville et de l'aménagement du territoire qui dépend du Ministère du logement et des collectivités locales (*Ministry of Housing and Local Government*) est responsable de mettre en place et d'administrer les politiques nationales relatives à l'aménagement du territoire¹²¹. Le Ministère des Territoires fédéraux intervient à Kuala Lumpur et à Putrajaya. C'est un ministère aux compétences étendues (« administre et développe les territoires concernés »), qui administre les territoires fédéraux (deux en péninsule et un à Bornéo), comme un organisme de gestion, émanant directement du pouvoir central. L'autonomie de ces territoires est en question. Mais, de fait, c'est surtout le Cabinet du premier ministre, qui dirige l'exercice et centralise les pouvoirs décisionnels, par le biais des services spécialisés de l'*Unité de Planification Economique* (Economic Planning Unit, EPU). Celle-ci formule les politiques et les stratégies de développement socio-économique¹²². Elle est aussi en charge de la préparation des plans à

¹²¹ http://www.townplan.gov.my/english/profile_function.php

¹²² <http://www.epu.gov.my/function>

moyens et à long terme (plan quinquennal et plans stratégiques), ainsi que des programmes de développement et du budget. L'ETP a été concoctée en son sein. C'est le « cerveau » du gouvernement et les politiques publiques en découlent.

Au niveau des États, le *Service de l'aménagement* (*State Department of Town and Country Planning*) est un organe consultatif du gouvernement local. Il faut souligner que pour tout développement foncier, les États ont prévalence sur le gouvernement fédéral. Les États sont compétents pour l'utilisation et l'occupation des sols. Aussi l'aménagement du territoire dépend d'eux. Ils peuvent, en théorie, exercer une planification indépendante s'ils le veulent. Le facteur politique l'emporte. Tant que la coalition au pouvoir (*Barisan Nasional, BN*), menée par UMNO, contrôlait le Selangor, le gouvernement fédéral a été en mesure de faire avancer des projets portant sur l'ensemble du Grand Kuala Lumpur. Ce n'est plus le cas depuis 2008. Les coupes budgétaires ont été appliquées aux territoires renégats. Mais le gouvernement central a été contraint de revoir sa stratégie pour conserver une vision urbaine globale, dont l'ETP (Grand Kuala Lumpur) semble être le fruit produit en 2010. La participation du secteur privé dans le financement et la construction de l'infrastructure « *de classe mondiale* » implique des différences (ainsi que les éléments communs) avec d'autres contextes nationaux. L'économie politique de la Malaisie, sa complexité et sa spécificité sous-tendent bon nombre des caractéristiques de l'aménagement urbain.

Au niveau local, les autorités (municipalités) sont responsables de l'exécution des plans d'aménagement locaux, de la santé publique, de l'assainissement, de la collecte des ordures, de l'urbanisme, de la protection de l'environnement, des permis de construire et du développement économique et social. Les organes locaux (DBKL et Putrajaya Corporation) sont avant tout des rouages exécutifs peuplés de fonctionnaires nommés par le gouvernement. Leur budget est assuré par une dotation de l'État et leurs compétences sont plus larges que celles des municipalités locales. Elles s'apparentent à des régies. D'ailleurs le choix de « corporation » pour celle de Putrajaya correspond à la réalité d'une entité de gestion. La DBKL a pour compétences la planification et la mise en place d'activités sportives, culturelles et touristiques, le contrôle et la planification du développement de la ville, la construction et la gestion des logements publics, la construction et mise à niveau de routes, infrastructures de transport ainsi que la gestion de la circulation, l'embellissement de la ville, les services d'élimination des déchets et de propreté, les services de santé publique et le contrôle de la pollution, la construction, la gestion et l'entretien des équipements publics (stades, complexes sportifs, centres communautaires, mosquées, parcs de loisirs, marchés et étals, bibliothèques, toilettes publiques, arrêts de bus/taxi, cimetières¹²³). Pour l'administration de Putrajaya (Putrajaya Corporation)¹²⁴, les compétences sont similaires, mais le discours est plus direct : il s'agit d'effectuer toutes les fonctions d'un gouvernement local, de promouvoir, stimuler, faciliter le développement commercial, résidentiel, économique et social, et de contrôler et d'en coordonner l'exécution. Il ressort de l'organisation du pouvoir métropolitain, un enchevêtrement de compétences ainsi que des conflits entre pouvoir local et pouvoir central dus à une définition et distribution des compétences sujette à interprétation et surtout à l'interférence du Cabinet du premier ministre. Celle-ci est appelée à être accrue avec la mise en place du Programme de transformation économique (ETP).

5.2.2 Un territoire métropolitain sous tutelles

¹²³ 2010, (DBKL)

¹²⁴ 2010, Putrajaya Corp

La vallée du Klang n'a pas de structure de gouvernance unifiée, mais la cohérence dans la planification est obtenue indirectement, grâce à la centralisation du pouvoir dans certains ministères et organismes du gouvernement fédéral. Bunnell (2002) indique que cela se fait malgré quelques défaillances de coordination entre ces organismes. La centralisation des pouvoirs par le gouvernement semble être une caractéristique unique de mise sous tutelle de l'état central (ou fédéral). Symboliquement la ville est sujette de la nation et l'absence d'élection du maire et de son conseil municipal pose le problème de la légitimité du gouvernement municipal et donc de la gouvernance. Avec le gouvernement du premier ministre Mahathir, Kuala Lumpur a été l'objet d'une centralisation du pouvoir. Qui dirige l'aire urbaine de Kuala Lumpur ? La réponse à cette question ne se résume pas en une phrase. Politiquement, le rôle national de Kuala Lumpur a été augmenté par la centralisation progressive de l'autorité sur la ville. En 1978, le maire de la ville est devenu responsable d'un ministère de territoire fédéral nouvellement créé. Neuf ans plus tard, l'autorité du ministre du territoire fédéral a été transférée directement au cabinet du premier ministre en raison de « *l'intérêt personnel* » (du premier ministre Mahathir) au développement de Kuala Lumpur (Tim Bunnell, 2002). Le maire est directement nommé par le premier ministre. Il ne bénéficie pas d'assemblée locale élue. L'administration municipale (DBKL), est déléguée par plusieurs ministères. Elle n'a pas de capacité législative et son exécutif, composé de fonctionnaires est nommé sur la recommandation du gouvernement en place. Il y a peu de responsabilisation et le travail du Conseil est plutôt perçu par les habitants comme une entité essentiellement exécutive sans pouvoir législatif, aux ordres du gouvernement central. Le pouvoir et l'intérêt du Cabinet du Premier ministre s'est étendu, avec les projets des années 1990, qui débordaient sur l'état du Selangor. La constitution du Super Corridor Multimédia (MSC) et la nouvelle capitale de Putrajaya étaient autant de projets d'urbanisme devenus les jouets d'un premier ministre, certes, visionnaire, mais aussi despotique et intransigeant. La crise de 1998 a affecté ces projets. Mais la dynamique a continué. Putrajaya est devenu un territoire fédéral en 2001, avec une mainmise du gouvernement central similaire à celle de Kuala Lumpur. Cependant, sa teneur socio-ethnique en fait un bastion pro-gouvernemental. Hormis ces deux enclaves fédérales au profil très différent, le reste de l'aire urbaine de la vallée du Klang est englobé dans l'état du Selangor. Les oppositions politiques les ont accentuées depuis 2008.

Malgré tout, le *Programme de Transformation Economique* (ETP) créé par l'EPU (Economic Planning Unit) en 2010, introduit une administration managériale qui touche directement la gouvernance de l'aire urbaine de Kuala Lumpur¹²⁵. Il utilise les techniques de gestion de projet autour de douze secteurs nationaux clés. Il comporte onze secteurs économiques (dont le tourisme que nous abordons dans le chapitre suivant) et un secteur géographique (le *Grand Kuala Lumpur* que nous abordons ensuite). Tout d'abord, les résultats clés nationaux (NKRA) sont des domaines identifiés comme centraux pour la performance gouvernementale et sont inscrits dans l'objectif global du Programme de transformation gouvernemental (GTP) et de l'ETP (2010-2020). Les résultats clés nationaux sont centralisés par le *Pemandu*, entité dépendant du Cabinet du Premier Ministre et pilotant l'ETP. Ces plans sont complémentaires du Plan économique quinquennal, mais ont pour objectif des résultats tangibles en prenant une approche de gestion de projet. L'histoire montre que les Plans économiques sont avant tout indicatifs. L'ETP introduit des objectifs chiffrés (KPI's) et l'obligation de résultats (Figure 23).

¹²⁵ Voir annexe 5

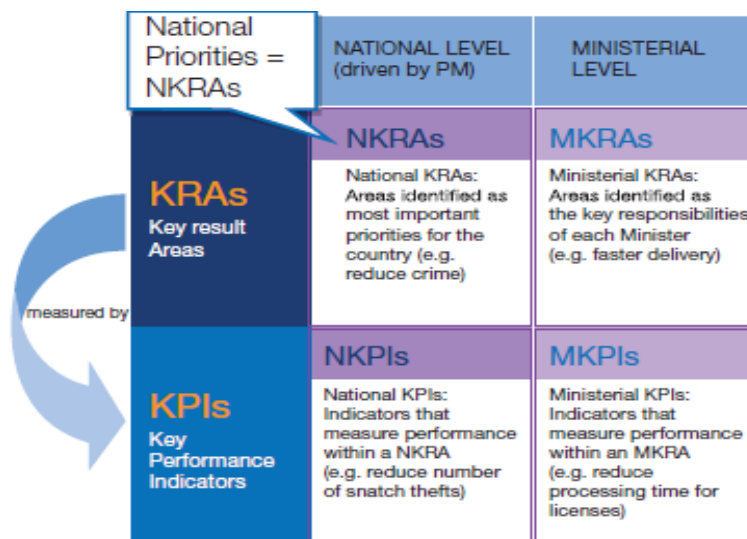


Figure 23 : Système managérial de gouvernance

Source ETP, EPU, 2011

Les objectifs sont clairement définis et quantifiables pour les six zones répertoriées depuis 2010 : réduction de la criminalité, combat contre la corruption, Amélioration des revenus étudiants, élévation du niveau de vie, amélioration de l'infrastructure rurale de base, amélioration des transports urbains publics (essentiellement pour le grand Kuala Lumpur). Chaque ministère est redevable de ses résultats (KPI) auprès du premier ministre. L'établissement d'obligation de résultats et la responsabilisation des ministères indiquent le passage à une gouvernance managériale qui concentre les pouvoirs. En cela, elle change le type de gouvernance. Les résultats sont mesurés annuellement par des cabinets d'auditeurs indépendants comme *Price Waterhouse Coopers*. Les premiers résultats, pour l'année 2010 ont été publiés en 2011 (Prime Minister's Department, 2011). Ensuite, l'ETP comporte un chapitre clé autour du « *Grand Kuala Lumpur* ». Celui-ci instille directement la notion d'aire urbaine, sans pour autant créer de nouvelle structure de gouvernance, mais escompte des résultats identifiés. En d'autres termes, le pouvoir central accentue sa présence, en donnant le ton des directions et résultats voulus sur l'ensemble d'un territoire qui lui échappe. La centralisation est accrue, par le biais de ces programmes, autour du gouvernement fédéral et de l'exécutif. Deux lectures peuvent être faites de ces changements. Tout d'abord, celle de la possibilité d'une reconnaissance du système urbain de Kuala Lumpur et donc de l'intégration des services et plans, autour d'une gestion modernisée et efficace de type managériale. La deuxième possibilité peut être celle d'une volonté de reprise en main de l'espace métropolitain, après les volontés de sécession politique et les bisbilles entre agents de gouvernance métropolitaine, sans respecter un jeu démocratique déjà affaibli. La planification et le développement à Kuala Lumpur sont à la fois un émiettement des compétences dans des structures administratives d'exécution au niveau le plus bas et une centralisation décisionnelle au niveau du pouvoir central. Les instances économiques jouent aussi un poids important sur la destinée de la ville. Comme le fait remarquer Jean-Pierre Paulet (2009b) : « Les intérêts publics et privés gèrent la cité, mais la mondialisation exige des institutions adaptées au nouveau système global ». Que ce soit l'exemple de Michelin à Clermont-Ferrand ou Peugeot à Sochaux, ou encore l'industrie des jeux à Macao ou Las Vegas. A Kuala Lumpur, les intérêts des grandes entreprises nationales et les projets des développeurs privés sont privilégiés dans les décisions politiques.

Représentation des citoyens

Paradoxalement, si l'intérêt du gouvernement central se porte sur l'aire urbaine de Kuala Lumpur, cette dernière constitue le cœur frondeur du pays et l'un des bastions de l'opposition. Les législatives de 2008 l'ayant fortement démontré. L'absence de participation clairement définie des citoyens à la vie métropolitaine fait l'objet d'un contentieux sourd entre majorité et opposition. La nature du pouvoir qui s'est constitué dans la ville dépend de la façon dont est mise en pratique le principe de la répartition des pouvoirs. Des mécanismes de consultation de la population existent lors de la mise en place de nouveaux projets, mais l'organisme technique en charge du dossier a le dernier mot. Finalement la consultation hésite entre plébiscite du projet ou bien un silence poli de fin de non-recevoir. L'influence britannique favorisant le suffrage universel reste forte et la ville de Kuala Lumpur, est un fief de l'opposition. Et le droit d'élection d'un conseil municipal à Kuala Lumpur, supprimé après les troubles de mai 1969, fait partie des revendications de l'opposition, tant en défense de la démocratie directe que par un pur calcul électoraliste envers des circonscriptions acquises à l'opposition. L'état du Selangor, en vertu de sa composition bicamérale, est devenu le cœur frondeur de la ville, arme d'un gouvernement local élu, dont la ville centre est dépourvue. La diffusion urbaine récente au delà des limites de la ville-enclave vers l'état du Selangor a largement modifié cet état de fait. Désormais plus de 70% de la population de l'aire urbaine de KL vit dans le Selangor et jouit ainsi du droit d'élection des gouvernements locaux. Cette situation de musellement de la capitale frondeuse par un gouvernement reposant principalement sur un vote rural, traditionaliste n'est pas sans rappeler la situation de Paris sous la troisième république, sans aller jusqu'à l'extrémité insurrectionnelle de la Commune de 1870 contre le gouvernement versaillais. Quand Harvey pose le regard sur « qui gouverne et pour quoi » (1996), les enjeux de pouvoir sont clairement en concurrence entre intérêts universels et privés. L'absence de mécanisme électif et donc de légitimité de la part du pouvoir local en place renvoie directement à ces questions fondamentales. A Kuala Lumpur, la croissance et le développement économique prônés par les pouvoirs publics avantagent surtout le développement économique aux dépens de la cohésion sociale. On peut s'interroger sur la volonté du gouvernement de fédérer les pouvoirs en une entité métropolitaine qui, si elle était élue, lui échapperait. Aussi le morcellement administratif actuel du Grand Kuala Lumpur et l'absence de conseils locaux élus bénéficient à l'assise du pouvoir central. Évidemment, l'interrogation sur la validité démocratique du mandat des représentants du pouvoir reste ouverte. L'apparente apathie envers les affaires locales de la part de la population et le désintérêt ou l'ignorance de la plupart des grands enjeux urbains sont significatives de cette absence d'accès des citoyens aux décisions municipales. Les citoyens sont spectateurs de la ville plus qu'acteurs. Cet état de fait, permet de justifier le statut quo par les autorités locales, arguant de l'ignorance des citoyens et du besoin d'experts pouvant décider pour leur propre intérêt. On peut noter ici, l'influence confucéenne favorisant un pouvoir fort et stable, préférant un système de gouvernance d'experts et méfiant envers le pouvoir populaire. Certains se font aussi les avocats d'un système censitaire pour asseoir un pouvoir de notables basé sur l'importance du statut quo et de la cohésion. Finalement ces pistes vont à l'encontre des grandes lignes du principe de participation citoyenne, nécessaire à la mise en place de métropoles globales et durables. Actuellement, au niveau régional et local, c'est le principe de la subordination du pouvoir représentatif au pouvoir exécutif et à ses capacités financières qui domine. Les assemblées municipales (*majlis*) sont sous le contrôle du maire. Elles sont constituées de fonctionnaires et ne jouent aucun rôle politique de leur propre chef et fonctionnent en organe exécutif. Les législateurs, tributaires du budget, votent souvent en fonction des recommandations édictées par les autorités municipales. Au Selangor, il y a huit conseils municipaux qui recoupent les zones urbaines, et quatre conseils de district pour les zones rurales de la province.

L'approche technocratique seule, prive la ville du dynamisme citoyen et désintéresse les citoyens de leur environnement. Les gains politiques de l'absence de représentation sont vite dépassés par l'apathie générale et le ressentiment envers la classe politique, au travers de chaque élection, sur le territoire fédéral de Kuala Lumpur. L'ère de l'information, de l'espace électronique et de la compétition mondiale contraignent les acteurs urbains dans le monde entier à se repositionner. L'impact des flux d'information passe par la démocratisation de processus qui jusqu'alors tenaient les citoyens (*rakyat*) dans une position suspecte. Elle contribue également au façonnage d'une identité malaisienne, indépendante de son passé colonial et connectée au monde extérieur (T. Bunnell, et al., 2002). La concurrence mondiale pousse au développement de villes nouvelles planifiées intelligemment et utilisant les technologies nouvelles. Les questions de degré de globalisation et de transparence des pratiques de gestion induisent une interrogation sur la participation citoyenne aux décisions d'aménagement urbain. Selon Brenner, les reconfigurations du pouvoir métropolitain dans le contexte mondialisé devrait s'éloigner du dualisme global / local et aller vers une compréhension plus complexe de la ville globale située à l'interface d'échelles spatiales superposées. Les reterritorialisations du pouvoir illustrent cette évolution mise en place par l'Etat glocalisé (Brenner, 1998). Le rôle de l'Etat en Malaisie, avec la libéralisation économique découlant de la mondialisation évolue de celui d'acteur principal du développement urbain (années 1970) à un retrait stratégique. Il retourne à la tradition de laisser-faire britannique où l'Etat guide et régule le développement urbain plus qu'il ne l'entreprend. La nécessité de régulation incombe à l'Etat. Il contrôle Kuala Lumpur par l'intermédiaire des agences gouvernementales et des ministères. L'Etat intervient surtout dans des actions ciblées de coordination et d'incitation. De plus il a très tôt favorisé l'informatisation de ses services pour s'adapter aux changements mondiaux, voire les devancer. Dans cette optique, les réseaux élitistes du savoir et du pouvoir jouent un rôle important dans la production de mégaprojets et de continuation de la philosophie de la croissance. Cependant, les aspects écologiques et sociaux sont cantonnés à des questions secondaires. Mais, l'émergence de modèles de villes globales articulées par des gouvernances en réseau et traitant la ville comme un tout incite au changement. Un programme comme l'ETP sert de catalyseur à des projets généralement privés, en faisant recours à des instruments issus du management et de la gestion (Objectifs chiffrés pour les fonctionnaires, KPI.). L'organigramme de gouvernance en structure pyramidale s'il permet de dresser les grandes orientations, ne répond pas à toutes les questions urbaines et la décentralisation des organes décideurs et la transparence des procédures sont les conditions nécessaires à un partage du pouvoir pour réaliser un projet urbain social impliquant les citoyens. Ce besoin est clairement affiché par la vitalité de la blogosphère des questions de citoyenneté et d'urbanité de Kuala Lumpur. Par cet engouement pour un outil neuf et non censuré, se mesure l'intérêt des habitants pour leur ville et leur futur. Celui-ci contraste étonnamment avec la pauvreté de la participation citoyenne dans les mécanismes de gouvernance. Bien qu'ayant été reléguée à un rôle subalterne voire de figuration, la reconnaissance de la participation citoyenne reste déficiente pour arriver à une gouvernance équilibrée et de classe mondiale.

5.3 Aménagement urbain

La place de Kuala Lumpur dans ce débat s'inscrit autour des interrogations sur son rôle aux échelles régionale, nationale et internationale. Si les anciens clichés du pays se réclamaient de villes comptoirs de l'époque coloniale, il est significatif d'observer que le cœur voulu de l'identité de la société malaisienne passe par sa ville capitale. La planification de

l'aménagement du territoire et du développement économique et social en Malaisie est structurée autour de trois niveaux hiérarchiques.

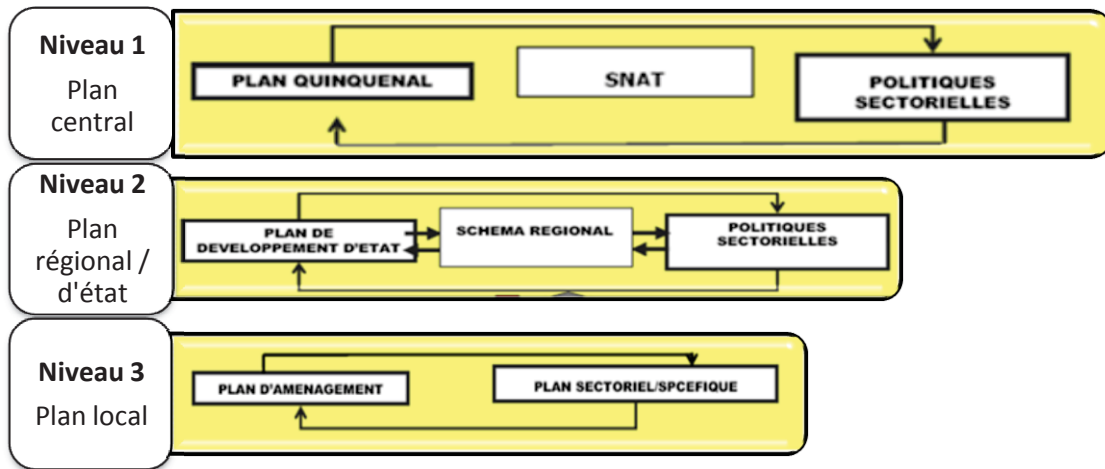


Figure 24 : Hiérarchie des plans d'aménagement en Malaisie

Le plan économique quinquennal permet de définir les lignes principales des objectifs du pays depuis l'indépendance. Ce plan a fourni les orientations de développement en passant de politiques agraires (années 1960) à l'industrialisation (années 1970 et 80) puis au virage technologique (années 1990 et 2000). Il permet de supporter le schéma national d'aménagement du territoire. Les plans régionaux et locaux sont calés sur le plan et les politiques nationales (Figure 24). Le Ministère des Territoires fédéraux est responsable de la politique générale en matière de planification et d'aménagement de tout le foncier du territoire fédéral (WPKL). Sa responsabilité s'étend à la préparation des schémas directeurs et plans de structure.

5.3.1 Influence de la planification nationale

Dès l'indépendance, les politiques de développement mettent en avant le secteur primaire et le monde rural (révolution verte). La constitution de la FELDA (*Federal Land Development Authority*) a pour but de redistribuer les terres des plantations d'hévéa en déclin à des agriculteurs et d'ouvrir des fronts pionniers (Gibbons, de Koninck, & Hasan, 1980). Ces mesures ont bénéficié essentiellement à la paysannerie malaise, les travailleurs agricoles indiens s'étant retrouvés chassés de leur plantation. Les fonds de dotation aux « nouveaux villages » (créés suite aux événements d'insurrection communiste, et majoritairement chinois) sont détournés vers le développement rural. La superposition de la connotation ethnique à l'espace se retrouve renforcée au-delà de la distribution économique et spatiale des populations. Les Malais commencent à s'inquiéter de voir une Malaisie urbaine chinoise contrôlant l'économie et le développement cantonnant les Malais à des *kampungs* sans avenir (Watson-Andaya & Andaya, 2001). Les Chinois, en revanche reprochent à la politique publique de n'être dévolue qu'aux campagnes, malaises, sans prendre en compte la pauvreté urbaine, chinoise. Les élections de 1969 ont exacerbé ces tensions spatio-ethniques, et les incidents qui les ont suivies en découlent. Toute la politique économique et d'aménagement des années 1970 est animée par la volonté de minimiser ces tensions ethniques. La clé du succès de la nation passe par la restructuration socioéconomique du pays. A partir du 2^{ème} plan (1971-1975) les politiques ont pour but l'aménagement rural, la croissance industrielle et la redistribution des richesses à l'ensemble de la population avec en parallèle la mise en place de la NEP (Tableau 20). Le 3^{ème} plan (1976-1980) met l'accent sur le développement industriel qui se concentre dans les régions urbaines traditionnelles de Kuala Lumpur et Penang.

L'avenir agricole et le réaménagement des espaces ruraux, continue de s'exercer par une profonde mise sous tutelle de l'Etat (De Koninck, 1986). Au fil des plans, le secteur agricole est relégué derrière les priorités industrielles et urbaines, dont Kuala Lumpur sort avantagée.

Période	Plans	Objectifs et thèmes principaux
1956-1965	1er et 2ème plans (Malaya)	Croissance économique, réduction des disparités entre groupes ethniques
1966-1970	1 ^{er} plan de Malaisie	Croissance économique, secteur primaire. Création de MARA (Majlis Amanah Rakyat)- Contrainte : hévéa et extraction d'étain en chute. Concurrence des produits de synthèse
1971-1975	2 ^{ème} plan de Malaisie	Restructuration Mise en place de la NEP (de 1970 à 1990) Réduction de la pauvreté, développement économique, réduction des différences raciales
1976-1980	3 ^{ème} plan de Malaisie	Agriculture, Manufactures et croissance urbaine. 30% du capital de tous les secteurs commerciaux détenus par des Malais
1981-1985	4 ^{ème} plan de Malaisie	Industrialisation basée sur la technologie et le capital. Spécialisation par état Selangor et KL= industrialisation Privatisation, développement d'un capitalisme bumiputra
1986-1990	5 ^{ème} plan de Malaisie	Développement de régions économiques. Tentative de freiner les migrations vers KL
1991-1995	6 ^{ème} plan de Malaisie	Introduction de Vision 2020 : but, doubler le PIB tous les 10 ans et arriver au statut développé en 2020
1996-2000	7 ^{ème} plan de Malaisie	Insistance sur le développement technologique. 1998 : lancement du corridor MSC allant de KLCC à Putrajaya - Cyberjaya
2001-2005	8 ^{ème} plan de Malaisie	Mise en place de la vision pour les 20 années à venir : continuation des objectifs de pays développé en 2020. Révision en incorporant les NTIC
2006-2010	9 ^{ème} plan de Malaisie	Avancement de la vision 2020. Politique d'équilibre territorial, laissez-faire pour KL et aide aux campagnes.
2011-2015	10 ^{ème} plan de Malaisie	Compétition mondiale. Renforcer le rôle de KL pour concurrencer d'autres villes mondiales. La place dévolue à la ville capitale est centrale

Tableau 20 : Chronologie des plans et objectifs principaux

L'industrialisation s'est poursuivie dans les années 1980 avec une montée en gamme, en passant d'une industrie manufacturière à une industrie nécessitant davantage de technologie (4^{ème} plan). Le développement industriel reste la priorité, mais la privatisation est mise en avant, pour financer les projets d'infrastructures et attirer les investissements (*Privatisation Master Plan*) qui permet de contrer la crise économique des matières premières en 1984/85. Dans la frénésie de cette période de croissance économique les liens parfois peu manifestes entre les objectifs du secteur privé (profits) et ceux du secteur public (industrialisation et promotion des capitalistes malais), ont généré des processus de critères d'attribution des marchés publics assez opaques. Les compagnies *bumiputera*, proche du gouvernement ou appartenant à l'UMNO comme *Renong*, ont largement bénéficié de cette pratique, notamment pour le développement des infrastructures. La menace de l'ISA a été faite envers toute personne questionnant cette politique (Townsend, 2003). Malgré la volonté de développement du territoire équilibré, les investissements se sont concentrés sur Kuala Lumpur. Aussi le 5^{ème} plan (1986-1990), s'inscrit dans une politique de développement régional et de volonté délibérée de rendre l'aire urbaine de Kuala Lumpur moins attractive. Le 6^{ème} plan, (1991-1995) introduit la Vision 2020 (*Wawasan 2020*) qui inscrit les objectifs lourds pour les trente ans à venir. Tous les plans successifs y font référence. L'objectif principal étant d'arriver au statut de pays développé en 2020. Le 7^{ème} plan (1996-2000), anticipe les effets de la mondialisation. Le virage technologique est un segment important, et le plan inscrit des politiques d'exception (MSC) pour rester concurrentiel. D'ailleurs le 8^{ème} plan révisé la Vision 2020 en accentuant l'importance des NTIC et de l'informatique. Les plans quinquennaux donnent les orientations de développement du pays. Le 9^{ème} plan (2006-

2010), atteint plus de 600 pages, avec pour objectif de continuer à réaliser l'objectif de la Vision 2020 (Economic Planning Unit, 2005). La croissance reste le mot d'ordre. On peut souligner que sur le plan de l'aménagement du territoire, la région urbaine de Kuala Lumpur, au cours de la période 1960-2005, a reçu une portion moindre d'attention de la part de la planification d'état. Dans une perspective de laissez-faire, il était établi que le pôle de Kuala Lumpur était suffisamment autonome pour que la politique d'équilibre favorise surtout les régions rurales et qu'un travail de désenclavement se mette en place.

	Années 1980-59	Années 1995-2005	Années 2005-2010
Problèmes	Crise matières premières	Crise financières de 1998	Ralentissement croissance Tensions politiques
Politiques économiques	Nationalisme, NEP	Nationalisme, NEP	Ouverture au monde ETP
Construction nationale	Visage islamique	Nouvelle capitale	Pôles d'excellence
Priorités nationales	Industrie, espaces ruraux	Hautes technologies	Biotechnologies, finance Tourisme
Discours	Nationalisme islamo-malais	Asian Values Malaysia Boleh	Islam Had Hari Satu Malaysia
Planification urbaine	urbanisation, industrialisation	centre directionnel, technopoles, construction d'équipements	Densification, transports

Tableau 21 : Politiques nationales en Malaisie

Cela change à la fin des années 2000, avec la compréhension du rôle moteur des métropoles dans un monde globalisé. Le dernier plan (10^{ème} plan 2011-2015) insiste sur l'importance de capter les marchés mondiaux tertiaires. Celui-ci rompt avec les précédents en mettant en exergue le besoin de renforcer la puissance urbaine face à la concurrence d'autres villes¹²⁶. Un peu en parallèle avec la DATAR en France qui finalement, a modéré les tentatives de restriction de l'influence parisienne, face à la concurrence des autres villes mondiales. Malgré différences culturelles et tensions ethniques, la croissance économique a été le dénominateur commun pour les politiques nationales. Elle a permis d'asseoir la légitimité de construction nationale qui s'est exprimée différemment au fil des trente années de croissance (Tableau 21). Les politiques épousent les tendances mondiales (crises, changement technologique, mondialisation) et répondent aux besoins nationaux qui évoluent entre 1980 et 2010. On passe d'une période de croissance exponentielle à une croissance qui approche la maturité. L'évolution se fait aussi d'un pays encore rural à un pays devenu urbain. En revanche la pertinence du modèle des plans héritée d'une période d'état-nation est remise en cause depuis les années 2000. Les plans se succèdent et souvent leurs objectifs non réalisés sont tranquillement oubliés, remplacés par de nouveaux plans qui absorbent toutes les énergies avant même que le précédent ne soit fini (Musa, 2007). Les instruments de planification nationale évoluent. Le plan quinquennal reste la base directrice, mais d'autres instruments, de type managérial, sont introduits comme le *Nouveau modèle économique* (NEM) et le *Programme de Transformation Economique* (ETP). A la différence de la *Nouvelle politique économique* (NEP) qui était associée au plan, l'ETP précède sur le plan, par son caractère urgent et ses objectifs à court terme. Il est à penser que ce type d'outil tend à se substituer au plan. Il reprend les théories de Porter (1990) sur la compétitivité territoriale, et les pôles de production spécialisés (clusters), les politiques privilégient la concentration et les corridors de développement. Le plan est de dynamiser le produit national brut (PNB) en passant de 188 milliards (US \$) en 2009 à 523 milliards (US \$) en 2020. Ce programme nécessite un total de 444 milliards (US \$) d'investissement, dont 92% proviennent du secteur privé. Parmi les investissements du secteur privé, 73% proviennent de d'investissements

¹²⁶ Voir annexe 4

intérieurs directs et le reste d'investissements étrangers directs. Le PNB par habitant est estimé de passer de 6 700 (US \$) en 2009 à 16 000 dollars en 2020. L'appel à ce programmes, permet de contourner l'écueil des rigidités créées par la NEP qui deviennent des contraintes difficiles. Les privilèges bumiputera restent présents, et comme tout privilège, sont impossible à abolir sans un coût politique important. Aussi, l'ETP et le NEM ont pour buts : des hauts revenus pour tous et l'intégration sociale. Cela reste dans la ligne des objectifs de la NEP. Le NEM actualise la NEP, sans la remplacer, mais en mettant l'accent sur le développement économique et social, sans discrimination ethnique.

5.3.2 La ville de classe mondiale comme projet

Kuala Lumpur est une ville globale émergente au cœur d'une aire métropolitaine de 6 millions d'habitants. Au sein de sa région, Kuala Lumpur exécute les fonctions caractéristiques de la ville centrale. Elle se positionne dans les villes beta, pouvant prétendre à un statut de niveau mondial (*Towards a world class city*¹²⁷). La communication à la fois municipale mais surtout gouvernementale développe une image de ville ouverte aux affaires, moderne, dans le but de promouvoir l'économie de la ville et d'attirer les investisseurs. Symbole de modernité, de succès, de progrès, de développement, le statut de *classe mondiale* est recherché pour se comparer à ses concurrentes comme Singapour, Bangkok, Jakarta et Hong Kong dans la recherche d'une place de choix régionale. Comme ses concurrentes asiatique, elle s'affiche comme une ville au système économique libéral, favorable aux affaires et dotée d'équipements et de services aux normes mondiales. Selon le 10^{ème} plan malaisien, la région de Kuala Lumpur contribue au minimum 8 fois le PIB de n'importe quelle autre région malaisienne¹²⁸.

Indice	Place de KL	Observations
GaWC ¹²⁹ <i>Université de Loughborough</i>	beta/ 3	52 villes. Kuala Lumpur = ville beta (tiers supérieur)
GPCI ¹³⁰ <i>Institute for Urban strategies, Mori Memorial Foundation</i>	27 ^{ème} / 35 villes	Une seule ville d'Afrique-Moyen Orient (Le Caire) et d'Amérique Latine (Sao Paulo) Biais asiatique (Fukuoka en fait partie...)
GCI ¹³¹ <i>A.T. Kearney</i>	48 ^{ème} / 65	40 ^{ème} en 2008 /65 villes
Wealth Report 2010 ¹³²	34 ^{ème} /40	Singapour = 7 ^{ème} et BKK =18 ^{ème} Villes globales
PwC ¹³³ Villes de pouvoir	-	KL n'est pas dans la sélection
Global Financial Centres (2010) <i>City of London</i>	42 ^{ème} /75	places financières mondiales. Biais en faveur de Londres
Mercer LLC <i>Qualité de vie</i> ¹³⁴	75 ^{ème} /214	Taipei=84, Bangkok = 109 Singapour 1 ^{ère} ville d'Asie du Sud-est = 26 ^{ème}
Mercer LLC <i>Coût de la vie</i> ¹³⁵	138 ^{ème} / 214	214 villes, de la plus chère à la moins chère Singapour est 11 ^{ème}
UBS ¹³⁶ <i>Prix et salaires pouvoir d'achat</i>		KL, parmi les villes les moins chères. 73 villes étudiées Mais aussi salaires modestes.

Tableau 22 : Classement de Kuala Lumpur dans les indices urbains

¹²⁷ KLSP, 2020 (2001)

¹²⁸ Tenth Malaysia Plan, 2010

¹²⁹ Indice Globalization and World Cities GaWC, 2008 [gawc](#)

¹³⁰ Indice Global Power City Index –GPCI (2009)

¹³¹ Indice Global Cities- A.T. Kearney (2010)

¹³² Indice Knight Frank (Immobilier) et Citi Private bank. 2010

¹³³ Indice Pricewaterhouse Cooper – Cities of Opportunities (2010)

¹³⁴ Indice Mercer de la Qualité de vie urbaine (2009)

¹³⁵ Indice Mercer du Coût de la vie (2010) [mercier](#)

¹³⁶ Indice UBS- Prix et Salaires (2009)

C'est la ville la plus développée de Malaisie et le moteur économique du pays. Si les chiffres sont flatteurs en comparaison à Penang ou Johor Bahru, ils le sont moins en comparaison internationale. Kuala Lumpur score moins bien que ce soit au niveau économique ou social. Elle est classée 79^{ème} sur l'indice 2010 de vivabilité de *The Economist*. Faisons un retour sur les indices et classements urbains. Selon le *Global Power City Index* (2009), développé par la *Mori Foundation* au Japon, avec le conseil des gourous de la ville globale (Sassen, Castells...), pour les fonctions urbaines, la ville se classe 27^{ème} pour le classement global. Ses concurrentes directes, sont classées 5^{ème} (Singapour), 10^{ème} (Hong Kong) et 29^{ème} (Bangkok). Ses aires de faiblesse sont avant tout la recherche et développement (34^{ème}), son environnement culturel (28^{ème}), l'économie est aussi décevante (30^{ème}). En revanche, ses conditions de vie (12^{ème}) et son environnement naturel (15^{ème}) la mettent en position favorable en comparaison à Singapour. Mais Singapour l'emporte sur tous les critères économiques et d'affaires (5^{ème}). A la différence des classements originaires d'Amérique du Nord (CGI, Kearney), la ville obtient un score meilleur et se situe dans un même peloton que Bangkok. On peut penser que cet indice est plus précis et plus au fait de la situation des villes asiatiques. De plus les critères et variables, ne favorisent pas outre mesure les villes américaines à la différence des indices américains. Néanmoins, parmi toutes ces études il ressort que les voisines immédiates de Kuala Lumpur comme Bangkok et Singapour se classent mieux et sont perçues plus positivement. Pour le coût de la vie, Kuala Lumpur est avantagée par rapport à Singapour. En revanche l'indice Mercer LLC de la qualité de vie ne comprend aucune ville d'économie en développement. Les dimensions des fonctions urbaines, de la qualité de vie et de la croissance risquent d'être moins pertinents que dans les pays développés (Marcotullio, 2003). Ainsi, Kuala Lumpur ne fait pas partie des cinquante villes listées. Le *Global Power City Index* (2009), comprend un autre volet, se concentrant sur la perception de la ville basée sur ses acteurs (managers, chercheurs, artistes, visiteurs et résidents). Là encore, le classement de Kuala Lumpur est assez hétérogène. Pour les managers, la ville se classe (25^{ème}), pour les chercheurs (32^{ème}), pour les artistes (15^{ème}), pour les visiteurs (12^{ème}) et pour les résidents (31^{ème}). C'est sur ce dernier point et les chercheurs que la ville obtient ses pires scores. Paris, New York, Londres et Tokyo tiennent le haut du classement pour toutes ces catégories. Singapour est aussi dans le palmarès de tête, sauf pour les artistes et les visiteurs, où Kuala Lumpur la devance. En revanche pour le classement des résidents (qualité de vie), elle est loin devant Kuala Lumpur, à la 17^{ème} place, même si elle est devancée par d'autres villes, essentiellement européennes. Même si les indicateurs sont contestables et la méthodologie peut être revue, la comparaison entre eux montre que Kuala Lumpur accuse une perception négative quant à sa qualité de vie. Cette perception est autant interne qu'externe. Les désagréments d'un système de transport incohérent et incomplet, une gouvernance bricolée et un déséquilibre socio-économiques sont autant de signes d'une qualité de vie médiocre. Le projet de ville de classe mondiale pour Kuala Lumpur est la réponse donnée à cet état de fait.

Planification et aménagement de l'aire urbaine

L'aménagement urbain est encadré par deux lois principales : la Loi 172 sur l'urbanisme et l'aménagement rural (*Town and Country Planning Act*, 1976) gère les modalités des plans de développement (plans structurels et plans locaux) en Malaisie. A l'exception de Kuala Lumpur, régie par la Loi 267 (de planification) du territoire fédéral (*Federal Territory (Planning) Act* 1982). Cette loi fusionne deux lois plus anciennes :

- la Loi 107 de la Ville de Kuala Lumpur (Urbanisme) de 1973, au moment du détachement de Kuala Lumpur de l'Etat du Selangor et de la création d'une ville-territoire sous contrôle direct du gouvernement fédéral (*City of Kuala Lumpur (Planning) Act*, 1973)

- la Loi 172, pour l'intégration du schéma directeur (Plan Structurel) à la ville

Avant 1982, Kuala Lumpur était régie, pour son aménagement par le Système de planification intégré (*Comprehensive Development Plan System*). Le Ministère des Territoires fédéraux est responsable de la formulation des schémas directeurs et plans de structure. Le schéma directeur (plan structurel) contient la vision, les objectifs, les politiques et les propositions pour guider le développement de Kuala Lumpur pour vingt ans. Ce sont les grandes lignes qui permettent d'avoir les orientations en toile de fond du programme de développement urbain. Le premier schéma directeur (Kuala Lumpur Structure Plan - *KLSP*, 1984) insistait sur des problématiques de villes nouvelles, d'industrialisation et de zonage (Tableau 23). Il a été rendu obsolète après le début des années 1990. En effet, la vague de croissance, puis l'irruption des nouvelles technologies et la mondialisation contemporaine associée à la politique de privatisation des années 1980 (autoroutes, etc) a eu un effet négatif, qui a balayé des schémas directeurs ambitieux mais non respectés. Dans les années 1990, les organismes de planification désormais fondent leurs stratégies sur les projets diffus, la plupart du temps de grosses opérations (mégaprojets) plutôt que des visions unitaires, et poussent à la privatisation des infrastructures. Cet urbanisme fragmenté n'est pas unique en Asie du Sud-est. Il reflète un processus global de transformation urbaine rapide qui nécessite une planification revue. L'introduction de la Vision 2020 (*Wawasan*) en 1991 a donné le ton. Celle-ci ne se substitue pas aux plans, mais sert de guide à long terme. Un nouveau schéma directeur a fini par être publié en 2002, par le Ministère des Territoires Fédéraux, sous le nom *KLSP 2020* (*Kuala Lumpur Structure Plan 2020*, 2002). Le nom n'est pas innocent, le *KLSP 2020*, fait écho à la Vision 2020 et s'inscrit dans ses objectifs (*Dewan Bandaraya Kuala Lumpur*, 2002). Malgré son obsolescence précoce, cet instrument guide les développements majeurs de la ville centre (seulement). Plusieurs plans parallèles articulent les axes du développement métropolitain dans leurs territoires respectifs (Etat du Selangor, Putrajaya).

	Caractéristique de la ville	Plans principaux	Tendances	Formes
Années 1960	Ville de l'indépendance (Merdeka)	Comprehensive Development Plan System	Construction d'équipements nationaux esthétique de capitale	monuments indigénisation malaise
Années 1970	Ville Champignon		Urbanisation, industrialisation Construction de logements	Extension, terraces, zonage urbain
Années 1980	Une ville modèle	KLSP 1984	Développement maîtrisé Centralisation des pouvoirs,	Planification, villes nouvelles
Années 1990	Une ville compétitive	KLSP 1984 Vision 2020	MSC, équipements structurels, grands travaux	technologie, nouvelle capitale, autoroutes, CBD
Années 2000	Ville hi-tech	KLSP 2020 (2002) KL City Plan 2020 Draft (2007)	Un statut développé	Densification, LRT, Technopôles,
Années 2010	Ville Globale	ETP – Greater KL	Moteur de la Malaisie dans la compétition mondiale	Enclaves globales Réseau intégré de transport

Tableau 23 : Chronologie de l'aménagement de Kuala Lumpur et sa région urbaine

La mise en place du schéma est articulée en deux parties. La première concerne la préparation du schéma directeur, qui est matérialisée en un ouvrage général, récapitulant les politiques et propositions d'aménagement urbain. La seconde étape est la préparation de plans locaux, instruments de mise en œuvre plus détaillée des politiques et des propositions contenues dans le schéma directeur. Le schéma directeur met l'accent sur les aspects physique, social, économique, environnemental. Il insiste sur les aspirations de la Malaisie à prendre une place importante dans l'économie du savoir et à jouer un rôle décisif en Asie, première région économique du monde. Tant les avantages de la situation géographique de Kuala

Lumpur que les atouts de l'infrastructure sont perçus comme des éléments décisifs pour que la ville fasse face au défi de la mondialisation. Les domaines identifiés comme les plus importants sont : le logement, les équipements publics, les transports publics et la circulation urbaine, la rénovation des milieux de travail. Le document mentionne que ce plan procurera une « infrastructure de premier monde », mais qu'un travail civique est nécessaire pour qu'il achève ses objectifs. Les mentalités doivent aussi devenir des mentalités de « classe mondiale, avec le civisme, la tolérance, la propreté et les bonnes manières ». Cela n'est pas sans rappeler certaines valeurs de la *ville créative* de Florida. Le schéma directeur évoque aussi, le besoin d'efficacité des services et d'un entretien efficace des infrastructures. Des projets communautaires sont inscrits dans le plan 2020 : recyclage, développement d'entreprises à faible revenu, des programmes d'éradication de la pauvreté urbaine, contrôle des inondations (Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, 2007). Il reste à voir si ce type de programme global pousse la société vers une participation citoyenne. Moins de cinq ans après la mise en place du KLSP 2020, un nouveau *plan urbain de Kuala Lumpur* (KLCP 2020) a été soumis en 2007. La plupart des thématiques du KLSP sont actualisées dans le plan urbain 2020. Le KLSP2020 (2002) et le *City Plan 2020 : Towards a world class city* (2007)¹³⁷ indiquent la direction souhaitée pour l'aménagement de la métropole d'un pays à revenus intermédiaire avec croissance rapide. Le City Plan 2020 l'exprime sans détours: « *The vision for 'Kuala Lumpur - A World Class City', encapsulates the ambition of Kuala Lumpur Structure Plan 2020 (KLSP2020) to make Kuala Lumpur a city that will assume a major global role (...) This will guide decision makers, city planners, designers and builders the direction of growth for Kuala Lumpur and lead the city into a World Class City status* »¹³⁸. Il est intéressant de voir l'importance mise sur le tourisme et le regard extérieur. Le statut de classe mondiale sert des objectifs internes et externes. Le site internet de la municipalité de Kuala Lumpur (DBKL) annonce franco que ses objectifs sont : « *To ensure and expedite actions to achieve the status of a unique and excellent world class city* »¹³⁹. Le titre de ville mondiale renvoie à des ambitions de métropole internationale, tout en promouvant la construction nationale et aussi pour apparaître comme un développement modèle pour la capitale d'un pays à dominante musulmane.



Illustration 12 : Logo et slogan du schéma directeur de Kuala Lumpur à l'horizon 2020

(KL City Plan Draft, 2007)

Le *City Plan 2020* définit quatre éléments décisifs à l'accès au statut de classe mondiale : un cadre de travail, un type de gouvernance, un climat d'affaires et un cadre de vie de classe mondiale. Pour ce faire, le zonage spécialisé est mis en avant pour atteindre ce but : des zones internationales (résidentielle et d'activités), des zones d'aménagement concerté, pour les mégaprojets (*Comprehensive Development Areas - CDAs*) et enfin un redéveloppement des *zones de réserves malaises*, des anciens kampungs et des *nouveaux villages*. Le plan KLSP de 2002 avait énoncé un zonage des activités dans la région métropolitaine selon une hiérarchie des activités. La ville centre est censée accueillir des

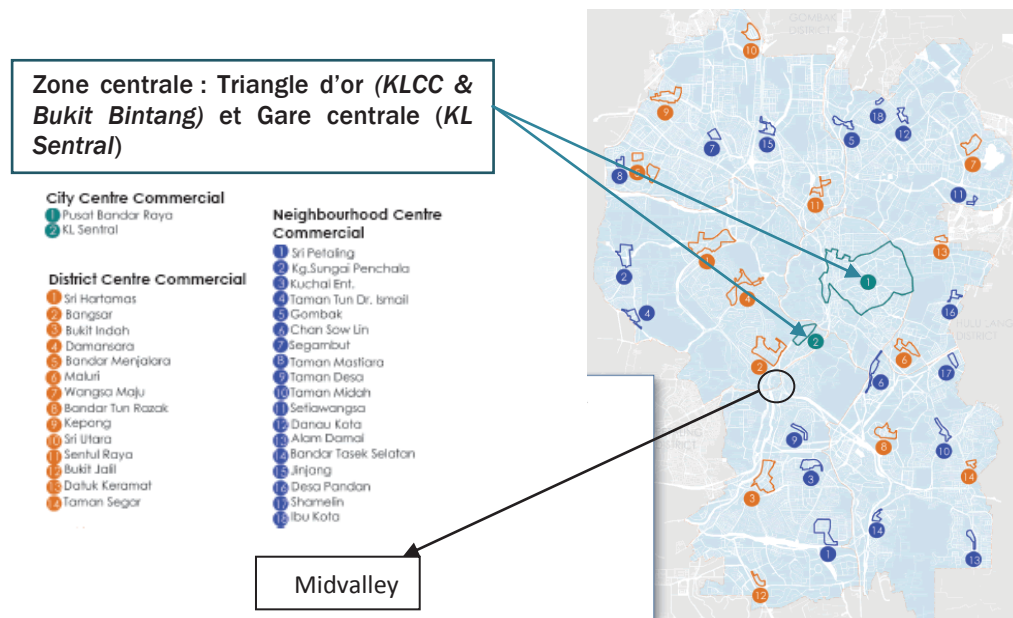
¹³⁷ Municipalité de Kuala Lumpur, octobre 2010 accès internet <http://klcityplan2020.dbkl.gov.my/eis/>

¹³⁸ Kuala Lumpur City Plan 2020, 2007 [site](#)

¹³⁹ Site de la DBKL [dbkl](#)

activités de prestige et de pouvoir (sièges sociaux, services financiers et commerciaux internationaux) toutes destinés à affirmer et légitimer la vocation mondiale de la ville. A cela s'ajoutent l'hôtellerie et la distribution de luxe, les services spécialisés de production et de consommation, les instituts d'enseignement supérieur et les institutions culturelles nationales (religieuses, musées, galeries, bibliothèques...). Le reste de l'aire urbaine devant accueillir principalement : des industries de pointe, les nœuds de transports majeurs, les activités logistiques, les campus, lieux de loisirs et parcs à thèmes¹⁴⁰. Toutes les administrations publiques et organes d'Etat sont aussi sensés déménager en dehors de la ville centre et intégrer le développement de Putrajaya.

Si l'on regarde la multicentralité de la ville, cette spécialisation semble peu proche de la réalité. De toute façon, le KLSP2020 n'avait pas autorité pour décider pour l'ensemble de l'aire urbaine. La concentration des activités directionnelles reste autour du Triangle d'or de Bukit Bintang, mais il y a un transfert vers d'autres centres d'affaires qui sont mieux desservis. KL Sentral, Midvalley, Petaling Jaya et Damansara sont devenus des centres directionnels et des adresses prestigieuses attirant des activités tertiaires de pointe et de nombreux sièges sociaux. Ces centres sont des mégaprojets, qui impliquent de l'hôtellerie et des commerces de luxe. Le secteur privé a essaimé autour de l'aire urbaine.



Carte 17 : Hiérarchie des centres urbains de la Wilaya de Kuala Lumpur

(Source : KLCP 2020)

Cela se note aussi pour les universités qui sont massivement concentrées dans des hubs universitaires comme Sunway (universités privées), Bangi (mixte), Shah Alam (public). Les discours de la planification ne sont pas traduits par la réalité des cartes et des contraintes de l'espace. Le *KL City Plan* de 2007 ne diffère guère dans sa tentative de hiérarchisation des centralités et de fonctionnalisation de l'espace au sein du territoire fédéral de Kuala Lumpur. Dix-huit zones sont identifiées comme *Centralités de quartier* (Neighbourhood Centre Commercial). Celles-ci se distinguent par leur offre de services de proximité et de commerces généraux, mais rencontrent des restrictions pour les activités de divertissement et de loisirs. Malgré le caractère récent du KLCP (2007), de nombreuses dissonances apparaissent entre

¹⁴⁰ KLSP 2020

planification et réalité. Les centralités ne correspondent pas à la plume des aménageurs. La hiérarchisation reconnaît la zone de KL Sentral comme lieu de centralité majeure, au même titre que Bukit Bintang et le triangle d'or avec des services de haute valeur (Amusement, divertissement et loisirs, Hôtels, Immeubles de luxe (Condos, Service-appartements), Technologie, recherche et développement¹⁴¹). Certaines centralités de quartier ont toutes les caractéristiques de la centralité de district, alors que des centralités régionales avec des fonctions complètes de centre directionnel comme Midvalley ou des zones touristiques comme Petaling street ne sont pas même référencées dans cette typologie, malgré leur importance et leur rôle structurant dans les centralités de la ville (Carte 17). Ils accueillent des activités de divertissement et des hôtels. La construction de centres à proximité des stations du LRT, indiquent aussi une tendance à reformuler des centralités autour de leur accessibilité, plutôt que par un maillage parfait de l'espace urbain. De plus le city plan ne représente qu'une partie de l'agglomération, limité par ses prérogatives territoriales. Toute la partie en dehors de Kuala Lumpur ville, est ignorée¹⁴². La planification métropolitaine est restée déficiente.

Il a fallu attendre 2010, et le 10^{ème} plan malaisien pour que l'entité « *Grand Kuala Lumpur* » soit reconnue et que les différents territoires de l'aire urbaine soient appelés à travailler ensemble. L'absence d'un schéma directeur métropolitain et de concertation a entraîné des problèmes de transports collectifs, d'environnement et de logement et de congestion du trafic. En d'autres termes, la qualité de l'environnement urbain s'est détériorée à une vitesse plus élevée que la croissance de la population. L'irruption de l'ETP (2010), avec ses objectifs pour le *Grand Kuala Lumpur* est destinée à jouer une influence décisive sur le développement de l'aire métropolitaine de Kuala Lumpur. Les objectifs de l'ETP pour le chapitre de Kuala Lumpur sont très ambitieux : doubler la population de l'aire urbaine en dix ans (dix millions, soit la taille de Paris) et occuper une place prépondérante à l'échelle régionale et aussi mondiale en devenant l'un des relais de l'économie mondialisée pour l'Asie du Sud-est. L'ETP évoque des objectifs précis : figurer dans le palmarès des 20 villes les plus influentes au monde et parmi le *top-20* des villes les plus « vivables » au monde à l'horizon 2020 (*20-20 by 2020*)¹⁴³. Le projet vise le statut de ville globale, à la fois par son pouvoir économique et sa qualité de vie. La feuille de route de l'EPT est articulée autour de l'accélération du changement socio-économique et de la compétitivité. Les buts pour le Grand Kuala Lumpur sont déclinés en quatre zones avec des objectifs chiffrés qui reprennent les recettes qui ont fait le succès de Singapour en demandant un marché du travail flexible, des services efficaces et la création d'une ville ouverte et vibrante (ETP, 2010). Cela n'est pas sans rappeler les ingrédients de la *ville créative* de Florida. Pourtant, une telle ville, nécessite des éléments de social-démocratie qui ne correspondent pas au cadre politico-légal actuellement en vigueur en Malaisie.

L'*attractivité économique* est prioritaire : attirer cent multinationales d'envergure mondiale et attirer des talents (immigration de cerveaux). D'ailleurs dans le même esprit que le KLSP 2020, le centre ville accueillera des projets de prestige pour recevoir ces entreprises. Ancien aéroport militaire de Sungei Besi, projet du district financier international de KL (KLIFD), entre Jalan Imbi et Jln Tun Razak, la prison de Pudu a été rasée et sera remplacée par un mégacomplexe de tours de bureaux, d'activités commerciales et de résidences. Rien de bien nouveau sous le ciel lumpurien !

¹⁴¹ KL City Plan 2020

¹⁴² KLCP 2020, Centralités et hiérarchies [Draft](#)

¹⁴³ ETP, Greater KL aspiration (2010) Top 20 livable city in the world – Top 20 economic city in the world

La *connectivité* vient en second avec la ligne grande vitesse entre KL et Singapour (en deux heures au lieu de huit), la construction d'un RER (Carte 18) et l'intégration des transports pour arriver à 50% des déplacements par transports publics. Le plan insiste aussi sur l'importance des lieux de qualité avec requalification des bords de la rivière Klang qui pour l'instant ne se différencie guère d'un égout à l'air libre. Enfin, le *besoin de services améliorés* inclut la gestion des déchets et la mise en place d'un réseau piétonnier de plus de 45 km dans le cœur du triangle d'or, avec un système de rues recouvertes de marquises pour permettre un passage permanent.

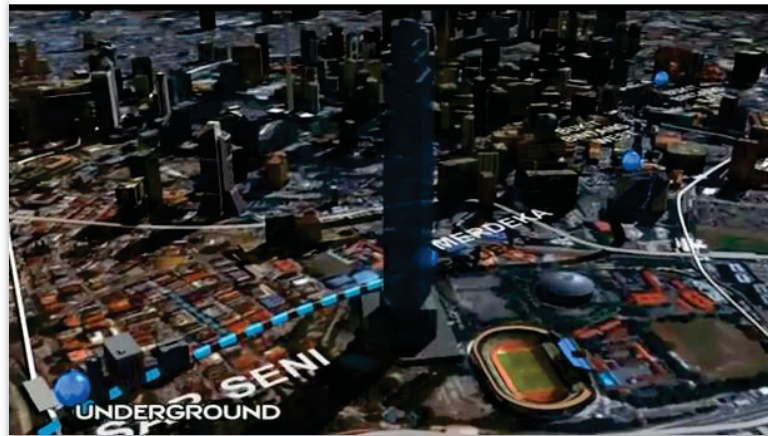


Illustration 13 : Projet Warisan Merdeka et MRT

(Source : KL MRT, 2010)

Le but est de copier les exemples de réhabilitation des berges à Séoul et à Melbourne. Le vœu pieu d'une ville plus verte est évoqué. Le besoin de créer des lieux « *iconiques* » est mentionné, pour accroître le tourisme urbain. L'importance du « *branding* » urbain par l'architecture et l'urbanisme semble être la leçon directement retenue du succès de KLCC et des tours jumelles. Si la majorité est d'accord pour avoir plus d'espaces publics, le projet suggéré a suscité une levée de bouclier devenue virale. Le projet de la tour Warisan Merdeka (plus de 100 étages) est cité comme un lieu iconique à créer. Pourtant c'est un exemple de building de prestige, décrié pour son coût (en partie sur des fonds publics) et son emplacement au milieu de ce qui reste du quartier historique (derrière Petaling Street et près du Stade Merdeka). Le projet écrase totalement le quartier (Illustration 13). Mais les alliances d'intérêts entre pouvoir exécutif et promoteurs immobiliers semblent avoir occulté le respect du patrimoine et aussi des plans d'aménagement... Le projet a néanmoins suscité la colère sur les réseaux sociaux, avec des pétitions en ligne massives où plus de cent-mille personnes ont désavoué le projet¹⁴⁴. La page officielle de soutien n'ayant reçu que mille-huit-cents soutiens¹⁴⁵.

Le projet semble pourtant buter sur des obstacles comme l'absence d'intégration administrative et politique du système urbain. Si elle était officiellement nommée *Vallée du Klang* (Klang Valley), elle n'avait pas de compétences au plan gouvernemental. L'ETP en mentionnant clairement un *Grand Kuala Lumpur* semble prendre en compte l'échelle métropolitaine pour la compréhension du système urbain. Celle-ci se distingue donc du KLSP et du KLCP 2020. Comme à Londres (*Grand Londres*) ou plus récemment avec le Grand Paris, l'échelle métropolitaine semble s'imposer.

¹⁴⁴ The Malaysian Insider, 2010 [Facebook anti-warisan hits 100 000](#)

¹⁴⁵ Warisan Merdeka, Facebook 2011 [lien](#)



Carte 18 : Transformation urbaine du Grand Kuala Lumpur

(Source : ETP, 2010, Greater Kuala Lumpur)

Pourtant, les contraintes politiques apparaissent dans le programme de l'ETP (Carte 18). Sur dix-huit projets, cinq seulement se situent dans le Selangor. Tous sont des projets soit déjà développés (comme Sunway), soit totalement privés (3 *gated communities* et un technopôle). Les treize autres projets sont tous situés dans les deux *wilayah* fédérales (KL et Putrajaya). L'intégration d'un Grand Kuala Lumpur semble donc loin d'être une réalité. Tous les projets se concentrent sur le territoire fédéral de Kuala Lumpur alors que la place du Selangor est occultée, malgré de nombreux projets incombant au gouvernement du Selangor. Les querelles politiques transparaissent sous l'impossibilité à atteindre une gouvernance métropolitaine à Kuala Lumpur. De plus, les objectifs de l'ETP pour Kuala Lumpur, divergent de ceux des villes globales des pays développés en de nombreux points. La quête de la reconnaissance mondiale est un point crucial, pour Kuala Lumpur qui reste un outsider, par rapport à des villes comme Londres, Singapour, New York ou Hong Kong. Le plan offre avant tout une vision de croissance urbaine et économique, avec des réalisations de prestige. Le volet social offre le plus de contrastes. Il n'y a pas de mention de politiques sociales lourdes destinées à réduire l'écart social et favoriser le développement équilibré. Handicapés, anciens, malades, immigrés, réfugiés ne sont pas mentionnés, alors que pour les villes mondiales l'intégration sociale est un signe de développement. L'introduction de l'ETP en plus du KLSP 2020 n'apporte pas beaucoup de différences de gouvernance. Le style managérial, implique l'obligation de résultats et peut changer l'aménagement urbain et résoudre certains points noirs. Cependant, la gouvernance pro-croissance reste d'actualité, et le morcellement administratif demeure évident, malgré un semblant d'intégration métropolitaine.

5.3.3 Déplacements : un défi d'aménagement majeur

La mauvaise qualité des déplacements urbains constitue un obstacle majeur au statut de ville de classe mondiale pour Kuala Lumpur. Le projet d'amélioration des transports publics, avec le MRT et l'extension des lignes de LRT doit permettre de palier à ce manque. Malgré l'extensivité du Grand Kuala Lumpur et une densité plus faible qu'ailleurs,

l'engorgement routier est devenu critique depuis les années 2000. La desserte ferroviaire ne correspond ni aux zones densément peuplées ni aux pôles d'activité majeurs et la connectivité avec les services de bus est médiocre. L'utilisation de la voiture a favorisé une motorisation qui sature le réseau routier. Face à une situation de plus en plus intenable, le gouvernement a décidé, en 2002, de reprendre en main la gestion des transports en commun. L'ambition du développement urbain durable et des transferts technologiques de « bonnes pratiques » développées dans d'autres villes est un thème qui a pris de l'ampleur avec le KLCP 2020. Avec l'influence d'institutions internationales (Banque mondiale, de l'UNESCO, Asian Development Bank...), la réflexion est engagée autour de thèmes sociaux, de l'habitat et des transports en observant les stratégies de développement de villes intermédiaires aux politiques audacieuses. Les exemples réussis de transports intégrés dans des pays en développement ont contribué à plaider en faveur d'une restructuration des transports dans la vallée du Klang avec une approche globale du traitement de la faiblesse de l'offre et de la demande et des solutions volontaristes. Mais les intérêts privés rongent souvent la volonté politique, surtout si elle se fait novatrice. L'irruption de l'ETP en 2010 et son attention portée sur le *Grand Kuala Lumpur* semble donc opportun.

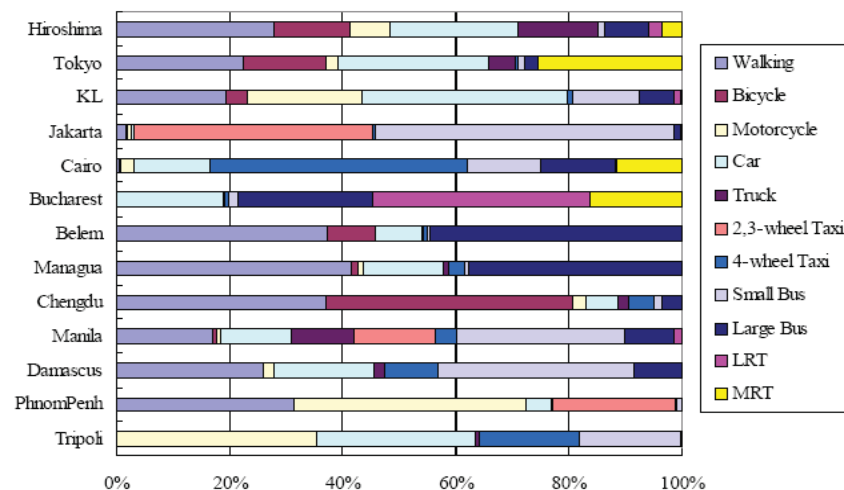


Figure 25 : Modes de transports par ville

(Source, JPN, 2005)

Si l'on observe les données des déplacements quotidiens dans plusieurs grandes villes d'Asie du Sud Est, on peut observer la place atypique de Kuala Lumpur (Figure 25). Elle est un cas unique en Asie, qui la rapproche plus de Los Angeles ou de Houston que de n'importe quelle autre ville de la région. Pas de minibus comme à Jakarta ou Manille. Pas de flopée de motos comme à Hanoi. Elle détient aussi la palme pour le nombre d'accidents de la route mortels en Asie après Mumbai et Jakarta.¹⁴⁶ Elle est celle dont le taux d'utilisation de l'automobile est le plus haut. L'engrenage de la motorisation a alimenté la croissance urbaine et a contribué à dessiner le profil urbain actuel : un prix du pétrole dérisoire pendant des décennies, l'importance du réseau autoroutier, la carence des transports publics et l'étalement urbain en tache d'huile dès les années 1960. La politique de transports urbains de Kuala Lumpur peut être résumée rapidement comme une politique à court terme et une étroitesse de vision due à un système clientéliste d'attribution des marchés (Townsend, 2003). La mise en place des deux lignes de *métro léger* (LRT) entre 1996 et 1998 et de la ligne de monorail

¹⁴⁶ Townsend, 2003, p. 213

(2004) –soit un total de 176 kilomètres de rail- s’est faite dans des conditions de privatisation similaires à celles des concessions autoroutières. Jusqu’en 2006, chaque ligne était gérée indépendamment par des concessionnaires différents (STAR, Putra, KL monorail), sans intégration des lignes, correspondances et billetterie. La gestion sans concertation entre lignes a rapidement eu des effets désastreux sur la fréquentation. De plus, les trains, avec leur volume minuscule (deux wagons), créaient de longues files d’attente. La fréquence irrégulière des trains, le manque de facilité de paiement, les ruptures de charge entre lignes et bus locaux aux stations (les lignes de bus ayant aussi des exploitants indépendants comme Intrakota, Cityliner...), ont rapidement dissuadé les usagers potentiels d’emprunter les transports publics. Les gains de temps étant perdus par le besoin d’acheter deux billets successifs et de sortir dans la rue pour changer de ligne (station Masjid Jamek). Le manque de planification et d’intégration s’est aussi manifesté avec le monorail. Le terminus est situé à 200 mètres à pied de la gare centrale, pas de correspondance avec les autres lignes, voitures trop petites, stations accessibles par escalier seulement, stations sans connexion aux mégaprojets qu’elles desservent. Le manque de connectivité entre lignes, les ruptures de charge, le manque d’intégration, l’absence de bus en site propre sont quelques-unes des raisons qui ont permis d’expliquer une décrue massive de l’utilisation des transports publics (Barter, 2004; Institute for Transportation & Development Policy, 2007). La fréquentation dans le grand Kuala Lumpur avait chuté à 34% des déplacements en 1985, à 20% en 1997 et à 16% en 2005, soit l’un des taux les plus faibles en Asie du Sud-est. Les compagnies de transports ont été confrontées à une spirale d’endettement, avec des résultats désastreux en raison de la piètre qualité du service et du manque d’investissements en capitaux pour y pallier.

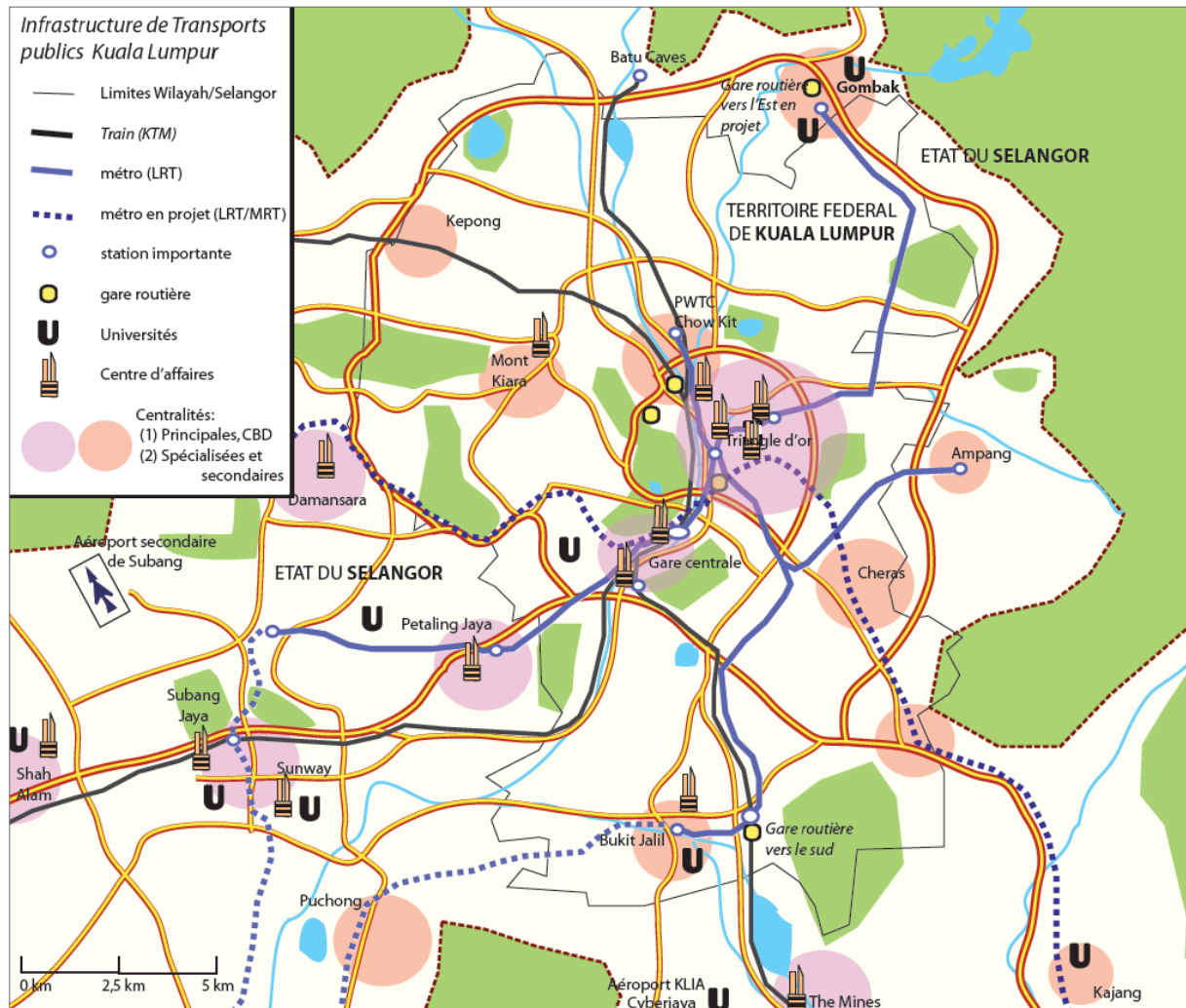
Devant ce bilan, il a été décidé de socialiser les déficits et de restructurer et d’intégrer des transports publics. RapidKL, (acronyme de *Rangkaian Pengangkutan Integrasi Deras Sdn Bhd*), créée en 2004, est l’exploitant des trois lignes de métro léger et des lignes de bus. Tous les actifs sont détenus par une autre société publique (*Syarikat Prasarana Negara Berhad - SPNB*), qui a également été formé lors du processus de restructuration. Elle est aussi l’autorité régulatrice des transports publics du grand KL. L’intégration institutionnelle autour de l’autorité régulatrice des transports (*Land Transport public Commission - SPAD*) a été la première étape, d’une importance primordiale pour sortir du chaos des transports urbains et instaurer l’intégration. La mise en place d’une billetterie intégrée des transports régionaux ainsi qu’une meilleure connectivité sont les prochaines étapes de ce plan destiné à augmenter la fréquentation. En 2009, la fréquentation des transports publics était remontée à un timide 18%. L’un des objectifs gouvernementaux est de changer la donne et de repasser à 50 % en 2020¹⁴⁷. L’intégration du terminus du monorail à KLSentral est en cours, au travers du centre commercial en construction entre les deux. De même, les correspondances vont finalement être intégrées à Masjid Jamek, en plein cœur du vieux Kuala Lumpur et de la ville touristique. En 2010, la fréquentation du LRT a augmenté de 2,43 millions de passagers. Le processus est désormais inversé, cependant les dommages sont patents.

Projet de réseau de transports intégré.

Le *KL City Plan 2020* estime qu’une capacité ferroviaire de 180 000 passagers/heure/sens est nécessaire pour arriver à son objectif de part modale. La disposition actuelle des capacités ferroviaires en heure de pointe est d’environ 60.000 passagers. L’augmentation de la taille des véhicules, le cadencement accru dans les zones urbaines nationales de transport de résultats clés (NKRA) ne feront croître le total qu’à 104.000 passagers. En 2008, la construction de plus de 40 kilomètres de ligne nouvelle (métro léger,

¹⁴⁷ ETP, 2010

LRT) allant de Kota Damansara à Cheras (Nord-ouest / Sud-est) était annoncée pour être livrée en 2012¹⁴⁸. Les travaux n'ont jamais débuté et ce n'est resté qu'un projet. En revanche le prolongement des lignes de LRT (17 et 17.5 km supplémentaires) vers le sud-ouest (Puchong) en 2016 semble acquis ¹⁴⁹(Carte 19).



Carte 19 : Infrastructure de transports publics

En décembre 2010, le gouvernement a donné son aval pour la première ligne du MRT. Celle-ci figure parmi les *points d'entrée économique* (PPE) identifiés par l'ETP (2010) pour le *Grand Kuala Lumpur*¹⁵⁰. Il s'agit d'un projet évalué à 36 milliards de ringgit¹⁵¹ (2010), proposé par MMC Corp & Gamuda Bhd, groupe BTP exploitant certaines autoroutes urbaines. Le MRT et l'extension du LRT pourraient porter le réseau de 15 km/million d'habitants à 40. Le rapport est de 41 à Hong Kong, 55 à Singapour et de 10 à Bangkok. Cette dernière a une desserte plus efficace que le réseau de Kuala Lumpur grâce à un meilleur ciblage des stations¹⁵². Le projet de ligne MRT relie Sungai Buloh au nord-ouest à Kajang au sud-est sur 51 km et avec 35 stations (Carte 19). Elle utilise les infrastructures routières existantes pour

¹⁴⁸ The Star, New LRT lines, 15 Juin 2008

¹⁴⁹ The Star, 26 Juin 2010

¹⁵⁰ ETP, 2010

¹⁵¹ The Edge, "RM36 billion MRT in the Offing. Edition 810, 14 juin 2010

¹⁵² The Edge Malaysia, 30 août 2010

limiter l'emprise, en étant construite en viaduc (41,5 km). Seule la partie centrale est en souterrain (9,5km). Pour éviter les absurdités des lignes de LRT, les stations sont construites comme des pôles d'affaires et de loisir. L'investissement privé et l'immobilier doivent financer les stations. La ligne connecte des zones de haute densité, des centres commerciaux, l'hypercentre et offre des interconnexions au KTM et aux LRT. Après les exemples réussis d'intégration de lignes de transport aux projets immobiliers au Japon, à Singapour, Hong Kong et plus récemment à Shanghai et Beijing, les promoteurs poussent également dans cette direction, combinant développement urbain, rentabilité et durabilité. D'ailleurs le *programme de transformation économique* (ETP), cite le besoin d'un MRT incluant la réduction du devis pour un tel programme de plus de 30%. Les coûts d'aménagement des stations et leur intégration aux programmes immobiliers afférents seraient pris en charge par les développeurs, qui bénéficient, autrement de cette infrastructure gratuite (ETP, 2010). Désormais la direction est à la valorisation de la densité et à la promotion des transports en commun. Le MRT doit améliorer la répartition modale des transports publics d'environ 12 % en 2009 pour le ferroviaire à 50 % d'ici 2020. Le projet devrait générer, par la construction et l'exploitation, entre 3 et 4 milliards de ringgit de PNB par an de 2011 à 2020¹⁵³. Un total de 21 milliards de ringgit d'impact par an sur le PNB est estimé à partir de 2020 au travers de la valeur foncière des zones desservies et de la réduction de perte de productivité due aux bouchons. Les travaux vont commencer en juillet 2011 et devraient se terminer en 2017. Les visiteurs se déplacent en taxi, transport public dans l'hypercentre (qui rejoint plusieurs sites touristiques comme batu caves. Mais pour Putrajaya, Sunway, Genting, l'utilisation de bus ou taxi est nécessaire - motos et voitures sont peu accessibles. La complexité du réseau routier, la congestion urbaine n'en font pas un choix évident de mode de transport.

Bus et automobiles

Pour les transports routiers, deux terminaux de bus intercités ont été créés pour délester la gare routière centrale de Puduraya. Les terminaux intégrés de *Gombak* (Terminus du métro, départ des cars vers l'Est de la péninsule) et de *Tasik Selatan* (station KTM et métro, départ des cars vers le sud) sont opérationnels depuis mars 2011 (Carte 19). Plus de 500 bus qui avaient leur terminus à Puduraya sont détournés vers le nouveau terminal. Pour le réseau des autobus, des alternatives, bon marché, mises en place depuis longtemps dans des villes modèles comme Curitiba ou Bogota (bus en sites propres, cadencés) sont considérées pour Kuala Lumpur¹⁵⁴. En revanche, en Asie du Sud-est, il n'y a pas de réseau comparable (Institute for Transportation & Development Policy, 2007). Kuala Lumpur comprend quelques couloirs réservés aux bus et taxis, mais ils sont seulement présents sur quelques boulevards pénétrants. Ces couloirs ne traversent pas la ville dans ses points noirs. Les bus se retrouvent coincés dans les mêmes embouteillages et perdent tout avantage comparatif. Quatre nouvelles lignes de bus express (BET) ont été créées en 2010. Elles utilisent les autoroutes à péage et limitent les arrêts.

Pour le transport automobile individuel, la possibilité d'instaurer un contrôle et régulation du trafic est évoquée après les modèles de technologie de gestion urbaine (*Integrated Transport Information System – ITIS*) développés à Londres et Singapour. Kuala Lumpur souhaite s'en inspirer pour réguler le trafic automobile. Ce sont des systèmes intelligents qui régulent le trafic automobile et contrôlent la fluidité en temps-réel. Les systèmes de caméras et de panneaux à cristaux liquides sur les autoroutes permettent aussi

¹⁵³ The Edge, 14 juin 2010, op. cit.

¹⁵⁴ World Class Sustainable Cities Conference, 16 Octobre 2010

d'informer en temps réel les automobilistes et également de modifier les itinéraires, si nécessaire. Les ITIS permettent d'optimiser la gestion des déplacements urbains et de créer un système dissuasif, (zones cordon, péages urbains invisibles, heures d'accès). Si ce système s'est appliqué avec succès à Singapour, il reste difficile à mettre en place à Kuala Lumpur en l'absence d'alternatives de transport public satisfaisantes.

Kuala Lumpur par son aménagement et son développement est souvent considérée à mi-chemin entre planification parfaitement orchestrée de Singapour et l'anarchie des autres villes d'Asie du Sud-est. Singapour et Kuala Lumpur sont considérées comme des villes « planifiées », dans lesquelles l'Etat joue un rôle central d'aménageur urbain. Mais à différence de sa rivale, Kuala Lumpur est la ville d'une motorisation aigüe et d'une pauvreté d'investissement public en transports collectifs. Cela se traduit à Singapour par une efficacité et une ponctualité synchronisée, quand Kuala Lumpur s'engouffre dans des heures perdues dans des embouteillages constants et une qualité de vie amoindrie. Le problème étant que si les plans sont ambitieux, ils sont rarement exécutés dans leur intégralité et se transforment en des demi-mesures qui ne font que renforcer ces contradictions.

5.3.4 Une ville porteuse du projet national

Kuala Lumpur est le cœur économique de la Malaisie. Seule cette ville a la capacité d'attirer des activités économiques d'envergure mondiale. La capitale joue aussi un rôle primordial pour l'administration, le tourisme, la culture et l'éducation. Kuala Lumpur est la porte d'entrée de la Malaisie. Le gouvernement malaisien affiche ses ambitions mondiales pour Kuala Lumpur (*world class city*) tout en soutenant un projet de construction nationale. Les objectifs de la *Vision 2020* (« Notre Nation, vers un pays développé ») et du *KLSP 2020* (« KL, vers une ville de classe mondiale ») vont de pair. Les intentions et ambitions de la ville sont clairement indiquées en préambule de la feuille de route du City Plan pour 2020: La rapidité du développement urbain, son intensité et sa croissance ininterrompue, malgré les ralentissements périodiques dus aux aléas économiques (crises financières de 1998, de 2008), est toujours cause d'admiration, voire de critique parfois. Le modèle politique malaisien, repose sur un compromis visant à atténuer les conflits. Les divergences restent nombreuses avec des modèles de référence différents qu'ils soient à l'échelle mondiale (libéralisme économique, conservatisme social, progressisme social, islamisme) ou nationale (*bumiputeraisme*, égalitarisme, sécularisme, communautarisme). Le poids politique de Kuala Lumpur a été important pendant la colonisation et l'indépendance l'a renforcé tout en en faisant un poids lourd économique. Les infrastructures de la capitale jouent un rôle clé pour soutenir et animer le projet national. Kuala Lumpur, est une ville mue par le projet national, au service du pays. Son statut en fait un objet des politiques nationales. La physionomie de la ville illustre l'image urbaine voulue par les gouvernements selon les plans de développement successifs. Il s'agissait de susciter le développement tout en le canalisant afin de faire de la capitale une ville viable, symbole tangible d'une nation forte et ambitieuse (Carte 20).

Avec l'indépendance en 1957, la ville qui est un bastion légitimiste face aux factions divergentes, devient la projection de la nation sur un espace urbain. Les enjeux de l'histoire récente de la Malaisie sont toujours d'actualité et se répercutent directement à travers le développement. Les années 1960 sont la période de post-indépendance et Kuala Lumpur est devenue la capitale du jeune pays. La construction nationale s'est exprimée dans les années 1960 par l'architecture et l'urbanisme. Kuala Lumpur a été dotée de nouveaux équipements dont le design et les matériaux inscrivent l'affirmation d'un style mêlant racines locales et

techniques modernes de construction marquant l'orientation à donner à l'image du pays à bâtir. « *Bangun Merdeka* », « construire l'indépendance » et forger la nation par des constructions symboliques, illustre ce courant nationaliste, à la fois pro-rural et restructurant le visage urbain dans une perspective d'affirmation du caractère malais, tropical et moderne du pays neuf. La volonté de rompre avec le passé se situe moins par une appropriation du patrimoine urbanistique légué que par une rénovation urbaine qui le néglige, voire l'ignore.

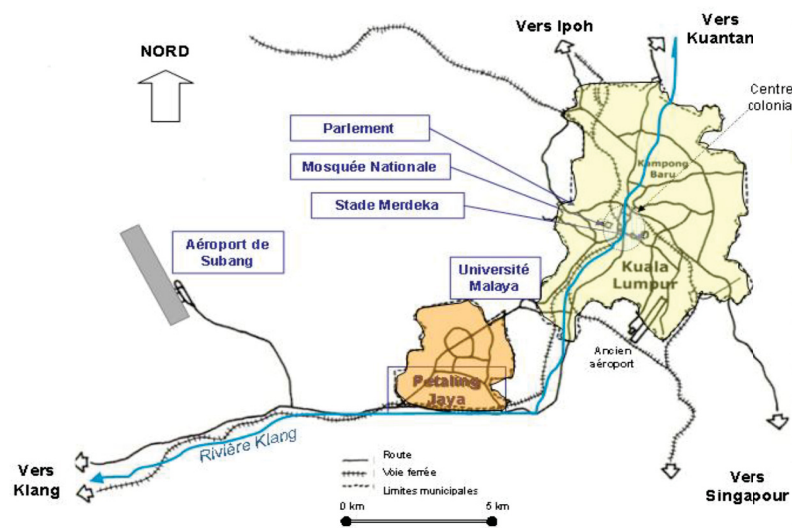


Illustration 14 : Istana Budaya, Palais des Arts et Mosquée Nationale

A ce titre elle reçoit de nombreux équipements symboliques (sanitaires, éducatifs, culturels) qui structurent les réseaux et réorganisent le dispositif spatial de KL sous un urbanisme fusionnant les traditions architectoniques malaises aux techniques de construction moderne (Lai, 2007). Les institutions de souveraineté, célébrant l'indépendance et symbolisant la nouvelle nation dans sa capitale se regroupent dans l'hypercentre. Le parlement, la mosquée d'état (1965), le stade de l'indépendance, sont à proximité immédiate de la vieille ville. Le boulevard de ceinture construit dans les années 1960 sert d'avenue de prestige pour la Bibliothèque nationale, le théâtre national (Istana Budaya), la Tour du Fonds Islamique (Tabung Haji), l'Académie Malaise (Dewan Bahasa dan Pustaka) (Illustration 14). Le choix d'une architecture « traditionnaliste-fonctionnaliste » représentant la « culture malaisienne » est privilégié. Hijjas Kasturi est l'architecte qui incarne le mieux ces aspirations. On le retrouve dans de nombreux projets publics, dont plus récemment, Putrajaya¹⁵⁵.

Alors que les projets nationaux sont concentrés autour de la ville historique, pendant la même période la ville « sort » de son enceinte (Carte 20). Elle se décentre par la fuite des habitants vers les banlieues résidentielles et le déplacement progressif du centre économique. La création de la ville nouvelle de Petaling Jaya se fait aussi dans ce style résolument moderniste, mais utilisant des formes traditionnelles. Dans les années 1980, se fait le glissement des activités commerciales et tertiaires vers Bukit Bintang, zone d'expansion aux modes de production et de consommation modernes. A partir de cette période, le centre historique est délaissé, vidé de fonctions économiques modernes. Il se dégrade rapidement zone de pauvreté urbaine décrépie, en dehors de quelques bâtiments symboliques réhabilités (Palais de justice, Grande Mosquée).

¹⁵⁵ Senses of Malaysia, Mai 2010



Carte 20: Expansion de Kuala Lumpur, années 1960

Sous le régime du premier ministre Mahathir, entre 1981 et 2003, le nationalisme islamo-malais qui animait les politiques publiques depuis l'indépendance s'est accentué. Le discours nationaliste de Mahathir se fit volontiers provocateur, porté par une période d'euphorie de croissance. Des provocations coutumières chez ce défenseur des «valeurs asiatiques», dont le premier livre, paru en 1970¹⁵⁶, a été interdit pour «racisme» jusqu'en 1981, jusqu'à ce qu'il accède à la plus haute marche du pouvoir. Le projet national proposé était de concilier la défense des intérêts malais, du projet nationaliste islamo-malais tout en promouvant un pays multiculturel. Il a aussi accentué son caractère musulman, dans une période de réislamisation qui a traversé les pays musulmans entre la fin des années 1970 et les années 1980. L'irruption de la mondialisation à partir des années 1990, a avancé avec l'insistance l'ouverture économique et l'insertion dans le système globalisé. Aussi le projet est accompagné d'une politique à deux volets. Tout d'abord, celle de mailler une ville multiculturelle où l'ethnie majoritaire du pays est historiquement minoritaire, avec des équipements marquant le caractère islamique et malais du pays. Ensuite, il s'agissait d'une politique de grands travaux destinés à changer le pays et dont la plupart ont été déversés sur la région de Kuala Lumpur.

Donner un visage islamique et malais à la ville

Tout au long des années 1970-80, la politique de rattrapage en faveur de la majorité rurale s'est également exprimée sur le terrain urbain, par l'industrialisation et l'urbanisation en favorisant le changement du visage des villes. Shah Alam, est fille de l'industrialisation et de l'urbanisation malaise, comme la plupart des autres villes nouvelles créées par l'Etat ; dont l'exemple le plus récent est Putrajaya. L'exode rural malais vers Kuala Lumpur a permis pour la première fois d'affirmer le caractère malais et musulman de la nation, dans les villes, par la démographie et par l'esthétique ou l'identité. On peut faire le parallèle avec les politiques de *Révolution Tranquille* au Québec dans les années 1960, quand la pression démographique de la migration des ruraux francophones et les revendications sociales qui l'accompagnent se matérialisent symboliquement par la revendication de la transformation du visage de Montréal. Celle-ci reprend progressivement le visage francophone qu'elle avait perdu. A Kuala Lumpur la législation requiert l'affichage en malais pour les commerces, dénominations de sociétés.

¹⁵⁶ Mahathir, *The Malay Dilemma*, 1970

De plus l'esthétique urbaine a insisté sur le caractère malais ou islamique des nouveaux édifices publics en accroissant ainsi la visibilité du caractère de plus en plus urbain de la majorité malaise. La phase d'industrialisation fait de Kuala Lumpur la championne de l'urbanisation et de l'industrialisation. Le caractère malais de la ville s'affirme. Le succès est tel qu'il provoque un déséquilibre par rapport au reste du pays : si bien que le 5^{ème} plan (après 1985) en corrige les objectifs et tente de détourner la croissance vers d'autres villes du pays. La lecture d'un espace urbain selon une grille religieuse et ethnique, laisse entrevoir une compréhension des enjeux sociaux qui reste inusitée dans les problématiques européennes ou toute relation à la race, la religion ou l'ethnie est peu importante voire niée. La construction de mosquées-cathédrales sert à marquer le territoire, notamment dans ses espaces où l'élément islamo-malais est contesté. Les lois sur la construction imposent aux nouveaux quartiers la construction de mosquées ou de *surau*.



Illustration 15 : Mosquées centrales de Shah Alam, Hang Tuah, Putrajaya

Les mosquées dans la ville sont utilisées pour marquer l'image d'un visage islamique triomphant, monopolistique qui malgré l'apparence est en proie au doute, dans une société où il doit partager l'espace avec d'autres croyances. Ces autres croyances interrogent sur la validité d'une société multiculturelle qui ne serait pas égalitaire. Depuis la vague de réislamisation de la société, la construction d'édifices religieux non musulmans est devenue restreinte. Les églises ne peuvent pas arborer de clochers et doivent ressembler à des usines ou avoir une morphologie passepartout. La vague d'islamisation a accouché d'un cœur de classe moyenne et de petite bourgeoisie malaise suffisante et exclusive qui marginalise les éléments progressistes. La construction d'une église-usine à Shah Alam, ville à dominante malaise de cent mille habitants, a été repoussée pendant plus de dix ans due à l'hostilité ambiante. Au maillage de l'espace, fait écho le marquage du temps. Les appels à la prière, relayés par les grésillements des hauts parleurs des minarets fixe le temps de toute la ville. Les tenants du statut quo justifient leur position par la notion d'état islamique, ou au moins de religion d'état qui avantage l'islam. Ce privilège est au cœur du débat sur la sécularisation de la société et de la séparation de la religion et de l'état.

Les promoteurs des projets gouvernementaux ont insisté sur la « *glocalisation* » de leur projets (souvent pourquoi ils ont été choisis) qui appliquent les principes du *penser global, agir local*. Il est toutefois paradoxal d'évoquer une glocalisation, dans la mesure où l'élément « malais » est substitué par l'esthétique « islamo-arabe ». En effet, la plupart des bâtiments sensés représenter le caractère malais du pays ne le sont plus depuis les années 1980. L'architecture traditionnelle des mosquées de *kampung* n'a pas été reprise dans les mosquées-cathédrales qui arborent toutes un caractère nettement moyen-oriental (Illustration 15). Les bâtiments publics nouveaux ont arboré une tendance monumentale et massive. Les

projets gouvernementaux ont favorisé la combinaison d'un goût prononcé pour les styles architecturaux moyen-orientaux associés à l'austérité imposante de variantes *art-déco* américain.



Illustration 16 : Tour Matrade (KL) et Hôtel de ville de Putrajaya

Que ce soit Putrajaya, le nouveau palais de justice de Kuala Lumpur avec ses coupoles et arcatures ou bien le nouveau palais du sultan (Istana), à Jalan Duta/Sri Hartamas. Tous se manifestent par leur taille énorme et une architecture écrasante. La tour de Matrade est construite en forme d'arche avec une ogive de style arabe en son milieu (Illustration 16). L'élément malais a été substitué à l'élément arabo-musulman par un tour de passe-passe idéologique. Les urbanistes concepteurs des grands projets indiquent la mondialisation urbaine, notamment par un sens du monumental. L'Américain Pelli a fait le projet de tours jumelles. Hijjas & Kasturi ont travaillé surtout à Putrajaya, notamment avec le boulevard central, alors que Portzamparc y a réalisé l'Hôtel de ville dans un style mauresque contemporain (Illustration 16). L'identité locale se fait par une combinaison, une alchimie difficile à établir entre situation, site, histoire, mémoire collective, population, tradition. On peut dire que la '*marque urbaine*' de Kuala Lumpur est en transition, poussée par la planification du projet national sur la ville. Ce dernier ne prend pas en considération le sens du lieu et son essence multiple. Au contraire, il souhaite le minimiser et le changer.

Equipements de prestige et développement économique

La transformation du paysage urbain de Kuala Lumpur dans les années 1980 est représentée et formulée par une conception malaise de l'identité nationale, exprimée par le biais de formes architecturales monumentales régionalistes telles que la tour « *Luth* » et la *Menara Maybank* de Hijjas Kasturi. Depuis les années 1990, sous l'impulsion de Mahathir, l'Etat central a coordonné ses ressources pour autour de projets phares d'infrastructures destinées à doter la ville d'équipements la faisant entrer dans la cour des villes globales. Les utopies urbaines ont pu voir le jour et réussir à transformer la silhouette urbaine (*skyline*), dans une opération de relations publiques. La ville a accueilli des gratte-ciel qui eurent leur temps de gloire mondiale (Tours Petronas) avant d'être toisés par d'autres bâtiments superlatifs. Le processus de cette ville mondiale émergente est qu'il y a une très forte volonté politique et institutionnelle pour faire passer ces projets comme porteurs de la nation. Sous son ère, l'économie malaisienne est passée des mines d'étain au matériel électronique, des plantations d'hévéas à l'extraction du pétrole. Les grands projets comme les tours Petronas et le quartier de KLCC, l'aéroport international de KLIA, le super corridor multimédia, la ville nouvelle de Putrajaya et Cyberjaya illustrent l'influence du projet national sur le façonnement de Kuala Lumpur. La ville est vitrine du pays, c'est sans doute la compensation de son assujettissement. Les villes jumelées à Kuala Lumpur indiquent les choix géopolitiques

stratégiques d'une capitale multiculturelle : avec deux villes indiennes (Chennai, capitale tamoule et Delhi, capitale nationale), une ville d'Extrême-Orient (Osaka), héritière de la politique du *Look East* de Mahathir. La ville a aussi privilégié les liens avec les villes du monde musulman (Ispahan et Mashhad en Iran, Casablanca et Ankara). Si les choix de jumelages sont éminemment politiques et servent avant tout à créer des liens qui ne sont pas forcément évidents, il en ressort néanmoins deux observations. Tout d'abord, on peut noter une absence étrange des villes du monde chinois, ainsi que de villes occidentales. Ensuite, les villes africaines ou sud-américaines, sûrement sous représentées en Malaisie en sont absentes. En fait la priorité est donnée aux villes aux liens privilégiés des mondes indien et islamique.

Plus récemment, la ville porte la nation dans la mondialisation. Le *programme de transformation économique* (ETP), en voulant accélérer la croissance, renforce encore la région centrale du pays. 131 projets de point d'entrée et 60 opportunités d'entreprise ont été identifiés. Les qualifications requises par le secteur privé font que l'enseignement supérieur devrait réorienter ses programmes pour préparer les besoins de main-d'œuvre et développer la collaboration avec le secteur privé. Le projet national passe par Kuala Lumpur, même si l'investissement privé est sensé en être le principal contributeur. L'ETP, insiste sur des valeurs qui remettent en première ligne les éléments fondateurs de la ville : rôle de carrefour logistique à échelle mondiale, rôle influences et réseaux (Peter Taylor l'appelle l'*hinterworld*), pôle d'excellence appelant une population éduquée et diverse. Les traditions d'échange et de commerce sont remises au centre du développement urbain et national. Aussi la planification du gouvernement central hésite entre la voie du libéralisme économique et nationalisme culturel et celle du libre-échangeisme et de l'internationalisation. Et les axes de développement du projet urbain s'y conforment.

5.3.5 Aménagement du territoire

La hiérarchie urbaine en Malaisie est marquée par le caractère bi-territorial du pays. De Koninck (2007) insiste sur la dualité du territoire malaisien, entre une péninsule urbanisée où la population est essentiellement concentrée (22 millions d'habitants) et Bornéo, espace de ressources naturelles, avec une faible densité et 5,5 millions d'habitants (Etats du Sabah et du Sarawak).

	1980		1991		2000		2010*	
Kuala Lumpur	919611	7,0%	1145075	6,5%	1305792	5,9%	1 627 172	5,9%
Aire urbaine KL	2 253 598	17,2%	3 006 454	17,2%	4 644 024	20,9%	6 362 586	23,1%
Péninsule							21 000 000	30,3%
Malaisie	13 136 000		17 498 091		22 198 276		27 565 821	

Tableau 24 : Rapport Kuala Lumpur et Malaisie (1960-2010)

L'essentiel de la population malaisienne est concentré dans la partie ouest de la péninsule, le long de l'axe Singapour, Kuala Lumpur, Penang. L'espace métropolitain de Kuala Lumpur comprend 30,3% de la population péninsulaire (Tableau 24). Le poids relatif de l'aire urbaine par rapport au pays n'a cessé de grossir depuis les années d'industrialisation et d'urbanisation. Ces tendances se poursuivent, avec un poids relatif accru pour les zones urbaines de l'ouest. Les états ruraux (Kelantan, Terengganu) voient leur part démographique relative diminuer, malgré une très forte natalité, mais avec un solde migratoire nettement défavorable. Les états limitrophes du Selangor, connaissent une croissance importante dans leurs zones sous

influences de la *Vallée du Klang*, alors que l'intérieur est en stagnation (Perak, Negeri Sembilan). Une comparaison avec d'autres capitales, illustrent le poids relatif de la ville par rapport à son pays, ainsi que son extension et sa densité (Tableau 25). L'aire urbaine de Kuala Lumpur a la densité la plus faible, en net contraste avec la cité-état de Singapour qui pour une population quasiment similaire est coincée dans ses limites nationales. Bangkok se rapproche de Kuala Lumpur, mais il faut noter que la ville centre est beaucoup plus étendue et concentre la majorité de la population de l'aire urbaine. Dans la relation au reste du pays, seule Séoul a une concentration plus grande de la population du pays.

	Population 2010	surface (km ²)	Densité	Pourcentage de la population du pays
Singapour	5 076 000	710	7 149,3	100,0%
Kuala Lumpur (Ville)	1 627 172	244	6 668,7	7,4% ¹⁵⁷
Grand Kuala Lumpur	6 362 586	3970	1 385,4	30,3% ¹⁵⁸
<i>Bangkok (Ville)</i>	<i>6 955 522</i>	<i>1 569</i>	<i>4 433,1</i>	<i>10,9%</i>
<i>Aire urbaine de Bangkok</i>	<i>11 971 000</i>	<i>7 761</i>	<i>1 542,5</i>	<i>18,7%</i>
Séoul (Ville)	10 421 782	605	17 226,1	21,3%
Aire urbaine de Séoul	20 567 935	5 076	4 052,0	42,1%
RAS de Hong Kong	7 061 000	1 104	6 395,8	100,0%
Paris (Ville)	2 200 000	105	20 952,4	3,5%
Aire urbaine de Paris	10 345 000	2 723	3 799,1	16,7%

Tableau 25 : Population, densité et rapport au pays de métropoles globales

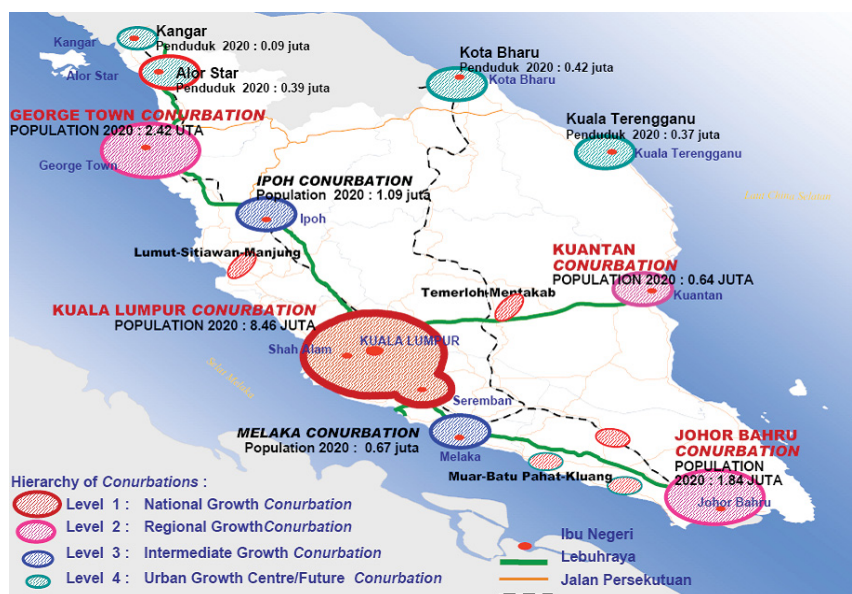
Des villes comme Bangkok ou Paris ont finalement une concentration moindre de la population, malgré une centralisation aigüe des activités et du pouvoir. La région métropolitaine de Séoul est cinq fois plus grande que celle de Hong Kong, mais deux fois la population singapourienne est contenue dans ses limites municipales. Par rapport à toutes les régions métropolitaines d'Asie du Sud-est, Kuala Lumpur a la plus faible densité, qui correspond à la morphologie urbaine de la ville avec un étalement urbain unique. Sa valeur relative représente 1/3 de la population du pays. Les régions métropolitaines de Kuala Lumpur et de Bangkok reçoivent entre 15 % et 30 % de la population nationale. Ce sont des villes capitales des nations comme la Thaïlande, la Corée et la Malaisie avec une concentration politique, économique et médiatique important. Le statut de la capitale, en raison de sa valeur symbolique est plus délicat. Le développement de l'approche métropolitaine ou régional a créé des tensions entre les différents niveaux de gouvernements et augmente les difficultés de coordination des activités publiques. Il crée des défis pour les relations entre le gouvernement local et central. Au sein des agglomérations, les divisions administratives pourraient entraver la coordination entre les entités de niveaux semblables.

Si à l'indépendance, Penang et Kuala Lumpur avaient une population similaire, cinquante ans plus tard le rapport démographique des deux agglomérations est d'un à sept (1/7). La croissance disproportionnée dans les principaux centres urbains, notamment pour la région de la capitale de Kuala Lumpur, qui détient une position "macrocéphale" sur la Malaisie. Les principales zones de développement sont celles autour de Penang, de la zone centrale et celles sous l'influence de Singapour (Johor). La planification pour 2020 est de corriger ce déséquilibre de la trame urbaine, en encourageant le développement de pôles secondaires, sans pour autant mettre en place des moyens dissuasifs sur la prépondérance de

¹⁵⁷ Population de la péninsule malaise

¹⁵⁸ Ib.

Kuala Lumpur. C'est seulement à la fin des années 1980, que le rythme des migrations vers le *Grand Kuala Lumpur* est freiné, avec le mouvement de déconcentration industrielle vers le chapelet de villes secondaires de l'axe Penang - Singapour. Melaka et Penang se retrouvent en tête de l'innovation urbaine avec une gouvernance unifiée en quasi cité-état. L'état de Melaka correspond à la ville et son aire urbaine et celui de Penang, à l'île et sa frange continentale qui correspondent aussi au système urbain, séparé mais non dual. Les politiques de transports publics, d'aménagement sont intégrées sans souffrir des bisbilles entre des territoires différents qui en plus seraient avec des sensibilités politiques opposées. La taille et l'unification territoriale favorisent les capitales régionales. A l'inverse, les capitales d'états plus vastes n'apparaissent pas favorisées. Ipoh, Kuantan n'ont qu'un dynamisme faible. Johor Bahru est avant tout la banlieue d'orbit de Singapour et vit totalement dans son orbite.



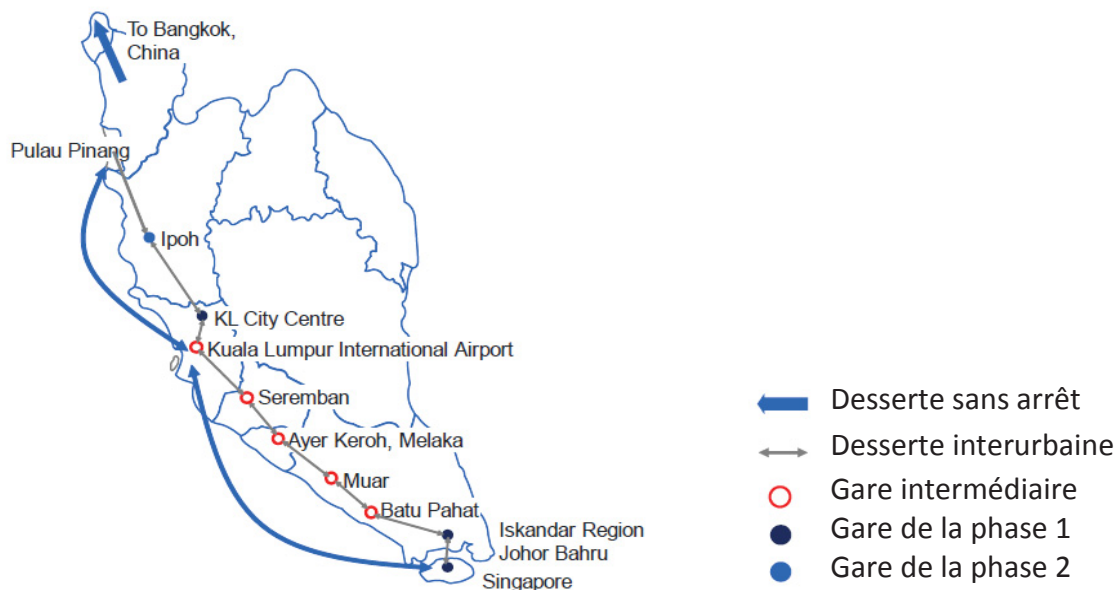
Carte 21 : Armature urbaine de la Malaisie péninsulaire

Source : Wawasan 2020 (1991)

La mise en place d'une *politique nationale de l'urbanisation* (NUP) a permis de guider le développement urbain et de minimiser les disparités entre les régions tout en y stimulant la croissance. Le poids de Kuala Lumpur n'est plus estimé à 8.5 millions d'habitants pour 2020, comme dans la Vision 2020 de 1991 (Carte 21), mais à 10 millions selon les objectifs de l'ETP¹⁵⁹. Cela fait partie des objectifs fixés récemment par le gouvernement d'une métropole de taille mondiale, moteur du développement économique du pays. La côte ouest de la péninsule reste le principal moteur du développement. Pourtant, tout en favorisant la croissance de Kuala Lumpur *Pemandu* et l'ETP insistent sur le rééquilibrage du territoire (2010). Les villes secondaires comme Penang, Johor Bahru, Kuantan, sont sensées recevoir une attention égale à celle dévolue au Grand Kuala Lumpur. Dans les régions, le *Pemandu* a indiqué cinq pôles de développement économique prioritaires. Georgetown et le couloir économique de la région Nord (NCER) ; Kuantan et la région économique de la côte Est (ECER) ; Kuching et le corridor d'énergie renouvelable du Sarawak (SCORE) ; et Kota Kinabalu avec le corridor de développement économique du Sabah (SDC). Seule la région sud (Johor), avec le projet *Iskandar* aux portes de Singapour rencontre un développement rapide,

¹⁵⁹ ETP, 2010

transfrontalier. Le *corridor nord* (région de Penang) a souffert suite au passage de Penang et du Kedah dans le giron de partis d'opposition. Les développements régionaux en dehors de l'aire métropolitaine de la capitale sont soumis aux aléas politiques. Le gouvernement central fait payer le prix du « mauvais choix » lors des élections. L'attention est au niveau régional, reste secondaire par rapport à la capitale qui constitue à elle seule l'une des 12 zones économiques nationales clés de l'ETP, et attire toutes les convoitises. Les transports ferroviaires font aussi l'objet d'une part importante de l'ETP. Le développement d'une ligne grande vitesse (LGV) entre Kuala Lumpur et Singapour est à l'ordre du jour depuis les années 1990. L'ambition de créer une LGV entre les deux villes, essaie de reprendre les résultats spectaculaires vécus entre Lyon et Paris avec le TGV au début des années 1980, ou bien au Japon avec le Shinkansen. Le financement de ce projet et l'intérêt secondaire pour le rail a fait de cette ligne une arlésienne du transport.



Carte 22 : Projet de LGV en Malaisie

(Source : ETP, 2010)

Cependant le fulgurant développement du programme de LGV en Chine avec l'adoption d'une technologie nationale a transformé l'offre en LGV, en offrant un substitut bon marché aux technologies européennes et japonaise¹⁶⁰. La technologie chinoise, en moins de 5 ans, s'est créée une crédibilité. Même si les accidents répétés au cours de 2011 ont entamé cette confiance, le transfert du savoir-faire chinois, à coût moindre vers la péninsule malaise devient réalité. L'ETP ressuscite ce projet qui n'est plus une utopie extravagante mais un projet réaliste qui va modifier la géographie de la péninsule (Carte 22). Le corridor sud sera renforcé, alors que la partie septentrionale reste en cul de sac, avant d'être connectée à la ligne nouvelle ouverte entre Chiang Mai et Kunming à l'horizon 2016.

La relation avec Singapour

Il serait incomplet de faire une thèse sur Kuala Lumpur sans insister sur l'importance de la relation à Singapour tant elle nourrit la construction identitaire du pays que la perception que la ville a d'elle-même. Les villes de Singapour et de Kuala Lumpur offrent de nombreuses

¹⁶⁰ ETP, 2010 – Greater Kuala Lumpur (annexe)

similarités et entretiennent une relation complexe d'amour-haine. La Malaisie partage avec Singapour une histoire commune qui a généré une société multiculturelle issue et développement économique extraordinaire depuis leur indépendance. La comparaison, s'arrête pourtant, entre une ville-état tournée vers l'extérieur à 80% chinoise, et un pays bi-territorial avec une large population rurale (40%), séparée derrière des lignes ethniques marquées. La Malaisie a toujours perçu cette cité peuplée de Chinois, comme un corps étranger. Mais malgré plus de quarante-cinq ans d'indépendance mutuelle, Singapour n'est pas non plus considérée comme une ville « étrangère ». La relation entre Kuala Lumpur et Singapour est marquée par une rivalité entre villes de même taille, doublée d'un clivage politique fort entre deux capitales aux aspirations similaires d'influence et de pouvoir, mais avec des stratégies différentes. Alors que Singapour bénéficiait de conditions défavorables avec des matières premières réduites, l'absence d'un hinterland national et décidait de jouer sur l'ouverture au monde et à d'affirmer l'insertion à une économie globale, Kuala Lumpur profitait des ressources primaires du pays pour financer son développement. L'état a favorisé la ville dans ses politiques d'industrialisation et de centralisation économique. Singapour malgré tous les obstacles ; l'absence de ressources naturelles, de pétrole, de gaz, de rente, a fait mieux que sa concurrente en devenant l'une des villes les plus puissantes au monde. Kuala Lumpur reste empêtrée dans ses querelles ethno-religieuses.

Au plan géographique, les deux villes ont une influence régionale, et une aire d'influence à l'hypermonde qui avantage Singapour quand Kuala Lumpur joue un rôle national pivot. Au plan régional, l'aire d'influence s'étend directement sur la zone frontalière de l'état de Johor jusqu'à Melaka. Elle s'étend sur l'ensemble de la Malaisie pour ce qui est du marché du travail. Singapour débauche les jeunes diplômés malaisiens avec des salaires attractifs ; au grand dam des entreprises malaisiennes notamment de Kuala Lumpur. Johor Bahru vit et travaille à l'heure singapourienne. Le nombre de frontaliers a explosé. La création d'*Iskandar*, en face de Singapour est destinée à accueillir le trop plein de Singapouriens, à la recherche de logements cossus et à des prix abordables. Les échanges entre les deux rivales sont constants et le sentiment d'appartenir au même espace est réel. D'ailleurs les chiffres du tourisme, de chaque côté de la frontière, le démontrent. La libéralisation du transport aérien a favorisé la croissance des échanges entre les deux villes. La construction de la LGV est aussi destinée à accroître les échanges. Singapour s'essaie à une nouvelle image, plus « cool » et « hip » de *ville créative*. Les préceptes de Florida, sont mis en œuvre. La ville s'est touristifiée et est devenue un terrain de jeux pour loisirs. La cité-état entend se débarrasser de sa marque austère, rébarbative et rigide qui, elle l'a bien compris, est défavorable aux affaires. Alors la ville, avec une nouvelle génération, entend s'ouvrir aux arts et à la civilisation des loisirs et dépoussiérer la ville. Les deux mégaprojets de Marina Bay (*MGM*) et de Sentosa (*Genting*) avec casinos, parcs à thème géants, centres de loisirs, centres de congrès font de la ville une destination intégrée, tant pour les résidents que pour les visiteurs. La programmation culturelle et les événements participent de plein pied à cette *ice-cream economy*, symbolique des villes de classe mondiale. « *c'est bon pour l'économie* » a dit le premier ministre¹⁶¹. Kuala Lumpur est tentée d'appliquer les recettes qui font la fortune du nouveau Singapour depuis 2009. Mais les Singapouriens risquent d'apprendre aussi quelques règles de démocratie par la même et ne plus subir les diktats, aussi éclairés soient-ils d'un parti au pouvoir depuis 1965. En cela les deux villes se ressemblent.

¹⁶¹ Goh Chok Tong, Premier ministre de Singapour, 2001

6 SYNERGIES TOURISME ET URBAIN : UNE TOURISTI-CITE

L'économie malaisienne, se tourne vers le tourisme pour anticiper l'épuisement progressif de la manne pétrolière. La production qui n'avait cessé de grossir depuis la découverte des gisements de pétrole dans les années 1950, a commencé à décroître en 2011. La Malaisie, depuis les années 1970, a mis en place une importante industrie touristique. En 1972, elle totalisait 725 000 arrivées internationales, dont 80 000 par air ou mer¹⁶². On peut mesurer l'importance du tourisme de proximité et des passages frontaliers. Dans une période d'intense développement, le chiffre passait à 2,3 millions d'arrivées en 1980 alors qu'en 2010, ce chiffre était passé à 16,4 millions, faisant de Malaisie la seconde destination en Asie. Il faut noter que c'est surtout depuis la fin des années 1990 que le tourisme est devenu un élément capital de l'économie malaisienne et de plus en plus une priorité nationale. En 1999, le total d'arrivées touristiques était de 5,5 millions, en moins de six ans, le chiffre a été triplé. Avant cela, le focus était mis sur l'agriculture, l'industrie et les hydrocarbures tout en évitant d'attirer un tourisme jugé inutile voire dangereux pour les « valeurs asiatiques ». La sévérité de la crise financière de 1998 a été reçue comme un appel à la diversification économique. Le tourisme est devenu le secteur des services le plus important, comptant pour 43% du total des services dès 2005.

6.1 Une économie urbaine de tourisme

Quantifier les flux touristiques pour les pays est un exercice imparfait et sujet à discussion. Pour les villes, la difficulté du comptage n'en est que renforcée. Le nombre de chambres d'hôtels, les arrivées aux aéroports, l'utilisation des transports publics informent de ces services, mais tous les utilisateurs ne sont pas des touristes. La géographie du territoire malaisien explique des situations analogues à celles de la France. Les chiffres du tourisme sont sujets à caution. Le tourisme de voisinage et de transit grossissent les données du tourisme malaisien si l'on reprend la définition de l'OMT. Pour la Malaisie, ils sont gonflés par le nombre de frontaliers venant de Singapour, comptabilisés comme touristes. La comparaison avec la Thaïlande illustre cette distorsion. Les recettes sont supérieures alors que le nombre des touristes est moindre. Kuala Lumpur, est plus connue pour ses influences que par une culture urbaine originale. Les politiques touristiques ont une compréhension économique du tourisme : transaction marchande générant des revenus. L'identification de ceux-ci se fait par : nuitées, transports, repas, visites. La *touristicité* est définie comme le « *caractère fonctionnel touristique d'un espace*¹⁶³ ». Elle le qualifie par son activité économique (degré d'insertion économique) et par son impact sur le paysage et l'aménagement du territoire (degré d'insertion spatiale). Le degré de touristicité s'apprécie à travers des indices divers : capacité d'accueil, statistiques de fréquentation, chiffres d'affaires des entreprises touristiques, etc.

6.1.1 Les chiffres du tourisme en Malaisie

L'industrie du tourisme en Malaisie en 2010 contribue directement à 5,1 % du PIB et indirectement à 15,8% du PIB. Cela en fait le deuxième secteur économique du pays après les hydrocarbures et les plantations¹⁶⁴. Le secteur des voyages et du tourisme a généré 15,8

¹⁶² Malaysia Tourism development plan, 1975

¹⁶³ Equipe MIT, 2003

¹⁶⁴ World Tourism Travel Council, 2011

milliards d'euros de recettes à l'exportation, ce qui représente 8,4 % des exportations en 2010 qui en fait la deuxième source de devises étrangères après le secteur manufacturier. Cette part du secteur touristique a pour objectif de parvenir à une contribution de 10% à l'horizon 2020¹⁶⁵. La contribution du tourisme à l'économie de la Malaisie la situe à la 25^{ème} place mondiale. La Malaisie occupe la 42^{ème} place mondiale pour l'importance du secteur du tourisme par rapport au PIB¹⁶⁶. Plus de 768 000 emplois sont issus directement du tourisme (6,7 % de l'emploi total) et plus de 1 587 000 emplois en découlent indirectement (13,8%).

Pays	Rang 2004	Touristes arrivées internationales	Recettes (millions €)	Rang 2010	Touristes arrivées internationales	Recettes (millions €)
France	1	75,1	40 842	1	74,2	49,4
États-Unis	3	46,1	74 481	2	54,9	93,9
Espagne	2	53,6	45 248	3	52,2	53,2
Chine	4	41,8	25 739	4	50,9	39,7
Italie	5	37,1	35 656	5	43,2	40,2
Malaisie	13	15,7	8 198	10	23,6	15,8
Thaïlande	17	11,7	10 034	16	14,1	15,9

Tableau 26 : Arrivées internationales et recettes par pays (OMT, 2004, 2010)

L'évolution des tendances du tourisme mondial est en ligne avec les prédictions faites depuis les années 1980 de la place de plus en plus importante de l'aire Asie-Pacifique. La Malaisie a intégré en 2009 le club des dix premiers pays touristiques en prenant la neuvième place du classement des arrivées¹⁶⁷. Le nombre de visiteurs internationaux en visite en Malaisie est passé de 10,2 millions en 2000 à plus de 24 millions en 2010. Plus de la moitié des voyageurs étrangers en Malaisie est composée de Singapouriens (13 millions). Sachant que la population totale de Singapour est de 4 millions d'habitants, il est aisé de voir que la répétition des passages frontaliers enfle les données. La plupart d'entre eux étant des voyageurs de fin de semaine, avec un nombre important qui reste chez des amis ou des parents (Marzuki, 2010). En 2009, la Malaisie accueillait 13,4% des arrivées touristiques de l'Asie-Océanie¹⁶⁸, derrière la Chine (en incluant Hong Kong et Macao) qui en représente 43,1%. Pour les recettes touristique, elle est aussi deuxième, ex-æquo avec la Thaïlande, mais avec seulement 7,7% de parts régionales. La croissance des arrivées touristiques de la Chine continentale (ainsi que de Hong Kong et Taiwan) peut être attribuée aux efforts promotionnels agressifs par le gouvernement fédéral et certains gouvernements d'états tels que Melaka. Entre 2001 et 2010, par exemple, le nombre de touristes provenant de Chine, est passé de 500 000 à 1,13 millions. La Chine est le quatrième marché touristique de la Malaisie, après Singapour, la Thaïlande et l'Indonésie. Il a dépassé la clientèle de voisinage de Brunei en 2010. Pourtant la progression a été moins forte que pour d'autres pays. Les Chinois avaient doublé leur nombre entre 1999 et 2000 (de 250 000 à 500 000), car la Malaisie était l'une des premières destinations « ouvertes » au Chinois. Dès que les autres pays ont été accessibles aux Chinois, la Malaisie est devenue moins intéressante. A titre de comparaison, le nombre de touristes venus d'Inde a triplé entre 2000 et 2009, tandis que le nombre d'Indonésiens était multiplié par cinq pour la même période. En 2007, à l'occasion du cinquantenaire de l'indépendance, la campagne « *Visitez la Malaisie* » avait été lancée. Le nombre de touristes avait passé la barre des vingt millions. Il s'agissait plus d'un mouvement de fond qu'une année exceptionnelle, en

¹⁶⁵ Economic Transformation Programme, 2010, Tourism

¹⁶⁶ World Tourism Travel Council, 2011

¹⁶⁷ OMT, 2010

¹⁶⁸ OMT, 2009

atteignant 23,6 millions de touristes en 2009 (Tableau 27). La diversification des marchés continue. Entre 2007 et 2010, la croissance la plus forte du nombre de touristes, dans un climat de morosité mondiale a été celle des visiteurs iraniens, passés de 27 000 à 116 000.

	2007	2008	2009
Singapour	10 492 692	11 003 492	12 733 082
Indonésie	1 804 535	2 428 605	2 405 360
Thaïlande	1 625 698	1 493 789	1 449 262
Brunei	1 172 154	1 085 115	1 061 357
Chine	789 783	949 864	1 019 756
Australie et NZ	361 732	483 193	596 386
Inde	422 452	550 738	589 838
Philippines	327 140	397 884	447 470
Royaume-Uni	276 213	370 591	435 091
Japon	367 567	433 462	395 746
Etats-Unis	204 844	223 249	228 571
Corée	224 867	267 461	227 312
Taiwan	201 311	190 979	197 869
Vietnam	119 973	122 933	149 685
Allemagne	78 598	111 525	128 288
Pays-Bas	55 604	90 802	111 139
France	59 456	86 030	110 054
Iran	27 215	63 165	101 664
Grand TOTAL	20 972 822	22 052 488	23 646 191

Tableau 27 : Arrivées internationales de Malaisie (2007-2009)

(Source : Ministère du Tourisme, arrivées de plus de 100 000)

La Malaisie étant l'un des seuls pays au monde à ne pas demander de visas aux ressortissants iraniens, cela explique aussi cette tendance. Les excursionnistes entrant en Malaisie proviennent à 95% de Singapour. Leur fréquentation est soumise à la conjoncture économique de la cité-état. En 2007, plus de sept millions d'entrées avaient été comptabilisées, générant un milliard trois cents millions de ringgit de recettes. La crise de 2008, qui a touché Singapour a eu un effet direct, avec des chiffres divisés par deux (3,2 millions d'entrées et 611 millions de ringgit de recettes). Le retour au beau fixe en 2009, s'est traduit par une embellie de l'excursionnisme singapourien, légèrement au dessus de ses performances de 2007¹⁶⁹. Contrastant avec la morosité du tourisme mondial à la fin des années 2000, l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) indique que la Malaisie a connu une progression constante du tourisme¹⁷⁰.

Recettes touristiques

La baisse du nombre de touristes en 2009 au niveau mondial (-5,5% annuel) est un reflet supplémentaire de la crise et de ses conséquences. La Malaisie pensait accueillir au mieux 19 millions de touristes en 2008, devant ainsi renoncer temporairement aux prévisions de croissance annuelle de 8,4% prévue par le 9^{ème} plan (2006-2010), pourtant plus de 21 millions de touristes internationaux ont été comptabilisés. Ce chiffre est passé à 23,5 millions de touristes en 2009 (+4,4% annuel), générant 10,52 milliards d'euros de recettes (+6,13% par rapport à 2008) et faisant de ce secteur la deuxième source de devises du pays.

¹⁶⁹ Arrivées d'excursionnistes et recettes en Malaisie (Source Ministère du Tourisme, 2009)

¹⁷⁰ OMT, 2010, Madrid

Arrivées touristiques et recettes en Malaisie (chiffres en millions)

(Source OMT & Ministère du Tourisme, 2010)

Année	2000	2001	2002	2004	2005	2006	2007	2009	2010
Arrivées	10,2	12,7	13,2	15,7	16,4	17,5	20,9	23,6	24,6
Recettes (RM)	17 335	24 221	25 782	29 651	31 954	36 271	46 070	53 367	56 500

Tableau 28 : Comparaison des recettes et arrivées touristiques en Malaisie

Même il s'est avéré que 2007 et 2008 n'étaient pas des années exceptionnelles, la hausse des chiffres du tourisme en Malaisie semble indiquer mouvement de fond ; puisqu'en 2010, le nombre atteint plus de 24 millions de touristes. Les arrivées de touristes en dix ans, entre 2000 et 2010 ont été multipliées par deux et demi. La Malaisie est en tête des destinations touristiques d'Asie du Sud-est par le nombre de touristes. Mais quand on regarde les recettes touristiques générées, avec moins de touristes, la Thaïlande passe devant la Malaisie. Cette situation est assez similaire avec celle de la France par rapport à l'Espagne. La première accueille plus de touristes (en transit et limitrophes), alors que la seconde engrange davantage de dépenses faites par des touristes en séjour. Les recettes générées ont augmenté plus rapidement, dans un pays avec une inflation inférieure à 5%, contribuant à des recettes de 17,3 milliards de ringgit en 2000 contre 56,5 milliards en 2010 (Tableau 28). Cette hausse rapide est accompagnée d'une volonté de hisser les dépenses touristiques au sein du nouveau programme économique gouvernemental (ETP). Celui-ci a pour ambition de tripler les revenus du tourisme à l'horizon 2020, en atteignant un total de 150 milliards de ringgit.

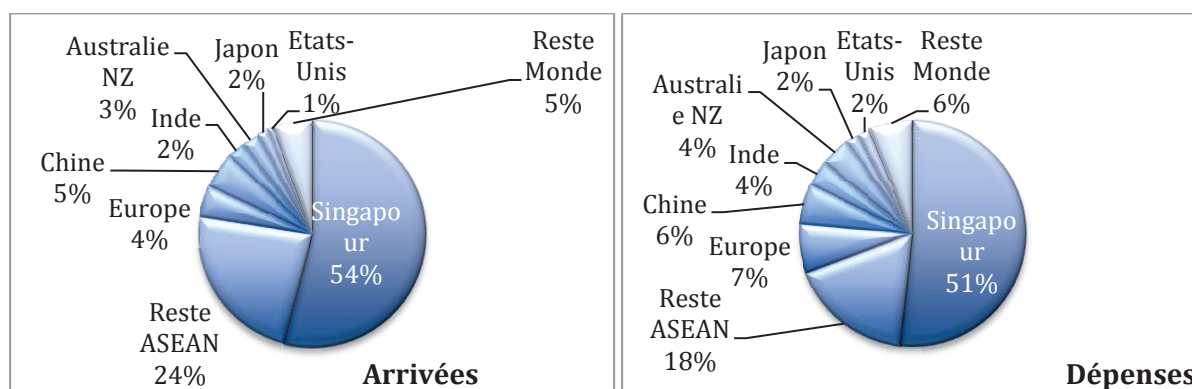


Figure 26 : Arrivées et dépenses en Malaisie, par pays (2009)

Source : Tourism Malaysia, 2010

La croissance des arrivées de touristes du Moyen-Orient a été marquée après les événements du 11 septembre 2001. La Malaisie est devenue une alternative à leur séjour traditionnel en Europe occidentale durant les mois d'été chauds et humides. De plus elle offre les facilités d'un environnement culturel proche. Les touristes provenant du reste de l'ASEAN dépensent le moins, avec un écart de six points entre les arrivées et les dépenses. Les touristes américains, indiens et moyen-orientaux sont les plus dépensiers, suivis des Européens (Figure 26). Ces marchés sont considérés comme prioritaires, avec des dépenses par tête élevées. Les Saoudiens sont les visiteurs dépensant le plus en Malaisie avec une moyenne de RM7000/tête. Les Singapouriens, génèrent juste la moitié des recettes, tout en représentant une proportion plus importante des arrivées. Les touristes d'Asie orientale dépensent dans la même proportion (Japon, Chine, Taiwan, Corée). Le segment le plus convoité, pour ses dépenses est celui des *congressistes*. En 2010, la Malaisie a accueilli plus de deux millions trois-cents mille congressistes et visiteurs d'affaires. Les retombées économiques sont estimées à 17,6

milliards de ringgit soit légèrement moins de 30% des recettes touristiques totales. Le ministère du Tourisme ambitionne d'élever ce chiffre à 35 % d'ici 2015, toujours en lien avec les objectifs globaux de hausse des dépenses de l'ETP¹⁷¹. Les visiteurs d'affaires représentent dix pourcent des touristes contre un quart des entrées à Singapour. Cela signifie que leur consommation est trois fois plus élevée que celle des visiteurs de loisirs.

Enfin le tourisme intérieur (*domestique*) est promu activement par des campagnes de l'ONT malaisien (*Cuti-cuti Malaysia*) afin de réduire les dépenses touristiques malaisiennes, surtout depuis l'irruption de compagnies d'aviation à bas-coûts. Ces dernières favorisent la croissance des vacances à Phuket, Krabi ou Bali et représentent autant de manque à gagner pour le tourisme domestique. Le tourisme domestique est aussi un facteur important à ne pas négliger, dans le sens de la capitale vers les autres états mais aussi depuis le reste du pays vers Kuala Lumpur. L'immense majorité de ceux qui voyagent rejoignent la famille dans leur région d'origine (*balik kampung*) ou rendent visite à la famille exilée à la ville. Mais le tourisme de loisirs est de plus en plus développé chez les urbains.

6.1.2 Les chiffres de Kuala Lumpur

Fin 2010, lors d'un colloque sur le tourisme, à Kuala Lumpur, une personnalité représentant le secteur hôtelier avouait, au travers de sa présentation, les carences en connaissance des touristes venant à Kuala Lumpur, hormis des statistiques d'immigration et de taux d'occupation des hôtels : « *qui sont les touristes, que font-ils, quelles sont leurs itinéraires ? quelles expériences du voyage ont-ils ? etc*¹⁷². ». Tout en avouant la connaissance limitée des pratiques touristiques en Malaisie en se limitant à des indices économiques, il plaidait ainsi pour une meilleure connaissance de la qualité des touristes, leurs trajectoires, leurs profils et leurs expériences. Pourtant la recherche et la connaissance du phénomène touristique reste vague et sans caractère scientifique. L'Equipe MIT (2000) propose un outil de diagnostic de la *mise en tourisme* des lieux. Les paramètres proposés s'accordent mieux pour le tourisme rural ou pour les régions avec une activité touristique prédominantes. Pour les zones urbaines, cet outil se limite à la fréquentation touristique et la dynamique économique. Il s'agit avant tout de données chiffrées de fréquentation hôtelière et de dépenses commerciales, rapportées aux chiffres de l'immigration. Les sources d'estimation du tourisme urbain, provient de sources variables comme l'hébergement (nombre de clients d'hôtel, nuitées par nationalités, taxes de séjour), les transports (passagers d'avion et de train), les sites (entrées) et de consommation au détail. Mais s'il est possible d'arriver à un résultat quantitatif, la qualité même de « touristes » de ces clients n'est pas absolue. Si l'on mesure la consommation commerciale, les pratiques touristiques non commerciales ne sont pas prises en compte. Les spécialistes du tourisme reconnaissent les limites de leur connaissance des touristes. C'est pour essayer de mieux comprendre le profil des visiteurs, leur relation à la ville et à sa population que cette recherche s'investit dans cette direction.

La part de Kuala Lumpur dans le total des arrivées de touristes internationaux en Malaisie est importante, comme ville de transit et de séjour. Le nombre de visiteurs internationaux venant découvrir Kuala Lumpur est passé de 1 million en 1995 à presque 9 millions en 2009. Les statistiques du tourisme dans la métropole sont incomplètes, divisées par état, et divergentes sur la comptabilité.

¹⁷¹ ETP, 2010

¹⁷² National Tourism Conference, Septembre 2009

	Chiffres STAC	Nuitées Malaisiens (MAH)	Nuitées Etrangers (MAH)	Source Euromonitor ¹⁷³
WPKL		6 630 000	9 107 000	8 935 000
Selangor	5 700 000	938 000	1 901 000	
Putrajaya		81 000	100 000	
Genting		1 500 000	732 000	
Total GKL	5 700 000	7 649 000	9 939 000	8 935 000

(Sources : *Selangor Tourism Action Council*, *Euromonitor*, *Tourism Malaysia*, *Malaysia Hotel Association*)

Tableau 29 : Arrivées du tourisme dans le Grand Kuala Lumpur

Certains classent la ville parmi les destinations urbaines les plus significatives dans le monde, au cinquième rang mondial¹⁷⁴. Si ces chiffres restent des estimations, le phénomène touristique a pris une place significative dans l'économie urbaine. Les sources hôtelières (MAH) indiquent un total de 9,1 millions de touristes étrangers à KL en 2010 et de deux millions de touristes étrangers dans le Selangor (Tableau 29). Ces chiffres en intégrant Genting montrent l'importance de Kuala Lumpur. Les différences de fréquentation entre clientèles nationale et internationale illustrent les différences de choix de lieu. Les chiffres du tourisme avancés par le *Selangor Tourism Action Council* en 2009, sont gonflés par l'excursionnisme métropolitain. Les pratiques de loisirs métropolitains sont intégrées à ces résultats. Les chiffres de la fréquentation hôtelière donnent un total de 31 603 779 clients en 2010 à l'échelle nationale. Selon ces sources (MAH), les Malaisiens représentent 55% de la clientèle. La majorité est étrangère au plan national. Cette situation est accentuée dans le grand Kuala Lumpur, avec 58% de clients étrangers. Il convient de rappeler que ces chiffres ne concernent que la fréquentation hôtelière. La visite d'amis et de famille n'est pas intégrée. La ville reçoit un nombre de touristes qui se rapproche des chiffres de Singapour (11,5 millions), et légèrement supérieur à Bangkok (8,7 millions).

Tourisme d'affaires (et MICE)

L'importance du secteur du tourisme d'affaires et du tourisme de congrès (MICE - *Meetings, Incentives, Conventions, Exhibitions*) prend une importance majeure dans l'économie de la capitale malaisienne. La création du *Bureau des Congrès de Malaisie* (*MyCeb*) en 2009, une agence gouvernementale dépendante de *Tourism Malaysia* le démontre. Celle-ci est chargée d'attirer des congrès d'envergure mondiale afin d'attirer les opérateurs d'événements professionnels tels que conférences, salons, voyages de motivation et de concurrencer le succès de Singapour comme ville de congrès. Kuala Lumpur est derrière Singapour qui se place à la cinquième place mondiale des villes de congrès (derrière Vienne, Barcelone, Paris et Berlin) en 2009. Selon l'ICCA, la Malaisie se place au 28^{ème} rang mondial pour l'accueil de congrès internationaux (avec plus de 50 congressistes, rotatifs et compétitifs). Le nombre de congrès organisés est passé de 96 en 2009 à 119 en 2010¹⁷⁵. La Malaisie fait aussi partie du palmarès de tête en Asie-Pacifique et bénéficie d'un environnement régional favorable. L'état du tourisme d'affaire dans le monde, présenté par Christofle (2001), avec une domination européenne (60%) et l'Asie loin derrière (13%), a changé dramatiquement en dix. La zone Asie-Pacifique devrait en effet attirer plus de 100 millions de visiteurs d'affaires d'ici 2015, contre 40 millions en 2002. La plupart de l'activité de MICE à envergure internationale se déroule à Kuala Lumpur (79 congrès en 2010) et à Kuching. Si bien que la place actuelle de Kuala Lumpur se situe désormais à la vingt-deuxième place mondiale. La ville fait aussi partie des cinq premières villes asiatiques de

¹⁷³ Euromonitor, 2010 ([Top City Ranking](#))

¹⁷⁴ Classement de 2008 [[euromonitor, 2008](#)]

¹⁷⁵ ICCA, International Convention & Congress Association, 2011 ([iccwORLD](#))

congrès internationaux (avec Singapour, Pékin, Bangkok et Séoul). Le rôle de centres de congrès de classe mondiale comme le centre de congrès de Kuala Lumpur (KLCC Convention Centre), est crucial pour cet avancement. D'ailleurs sa surface va s'étendre de 10000m² en 2013. Le marché des MICE à Kuala Lumpur ne représente qu'un tiers de celui de Singapour.

6.2 Aménagement touristique urbain

La dimension de l'*hinterworld*, intègre les réseaux mondiaux et des connexions entre certains niveaux d'organisation non territorialisés, mais existants au travers de flux de personnes, d'argent, d'idées (Taylor, 1996). L'attrait premier de Kuala Lumpur vient de la diversité de sa population et de ses cultures. Dans le contexte multiculturel évoqué dans le chapitre précédent, la cohabitation de différentes ethnies, groupes, religions sont autant d'arguments dont le phénomène touristique se nourrit dans sa quête d'altérité à consommer. Le tourisme peut être perçu comme une menace, une ressource à exploiter et à canaliser. La croissance du tourisme et surtout la hausse du transport aérien conduit à revoir et reconceptualiser la place du tourisme urbain.

6.2.1 L'infrastructure d'accès

Kuala Lumpur tire avantage de sa situation entre Europe, Moyen-Orient et Asie Orientale et surtout Océanie. Elle se présente comme une plateforme de correspondances aériennes intercontinentales et une porte d'entrée de l'Asie du Sud-est. Deux aéroports desservent la ville. L'aéroport de Subang qui fut le premier aéroport, se trouve désormais englobé dans la zone urbanisée. Initialement destiné à être désaffecté, son trafic se limite à des liaisons régionales minimales.

Année	Passagers	Fret (tonnes)	Mouvements d'avions
1998	6 524 405	156 641	64 123
1999	13 172 635	417 068	116 589
2000	14 732 876	510 594	109 925
2005	23 213 926	653 654	182 537
2007	26 938 970	649 197	193 982
2009	29 682 093	601 620	225 251
2010	34 087 636	697 015	244 179

(Source : ACI, 2010)

Tableau 30 : Trafic aéroport de Kuala Lumpur (1998-2010)

Depuis 1998, l'aéroport de Sepang est l'aéroport international de Kuala Lumpur (KLIA). Le trafic est passé de six millions de passagers en 1998 à plus de trente-quatre millions en 2010 (Tableau 30). Ceci le place au 40^{ème} rang des aéroports mondiaux pour le nombre de passagers, et au 17^{ème} pour celui des passagers internationaux (19 millions en 2010)¹⁷⁶. La libéralisation du transport aérien au début des années 2000 a suscité une croissance fulgurante de l'aérien à bas-coût et a provoqué un remaniement de la géographie touristique en Asie. Dans un scénario similaire à celui connu d'abord aux Etats-Unis, puis en Europe, la libéralisation du ciel a suscité l'arrivée de nouvelles compagnies. Cela a profité à la ville et à son positionnement de carrefour. Les formes de déplacement et de tourisme ont changé drastiquement en dix ans en Malaisie et en Asie du Sud-est avec la dynamique d'Air

¹⁷⁶ ACI, 2001 [site aci](http://www.aci-airports.com)

Asia et des compagnies à bas coût. En faisant de Kuala Lumpur son hub central, Air Asia a révolutionné la carte touristique d'Asie du Sud-est au profit de la capitale malaisienne. A l'image des autres compagnies bas-coût, elle est passée du rôle d'alternative aux vols charters affrétés par les tour-opérateurs, à un rôle central, en constituant très vite sa propre clientèle (en majorité des nouveaux passagers aux revenus modestes).

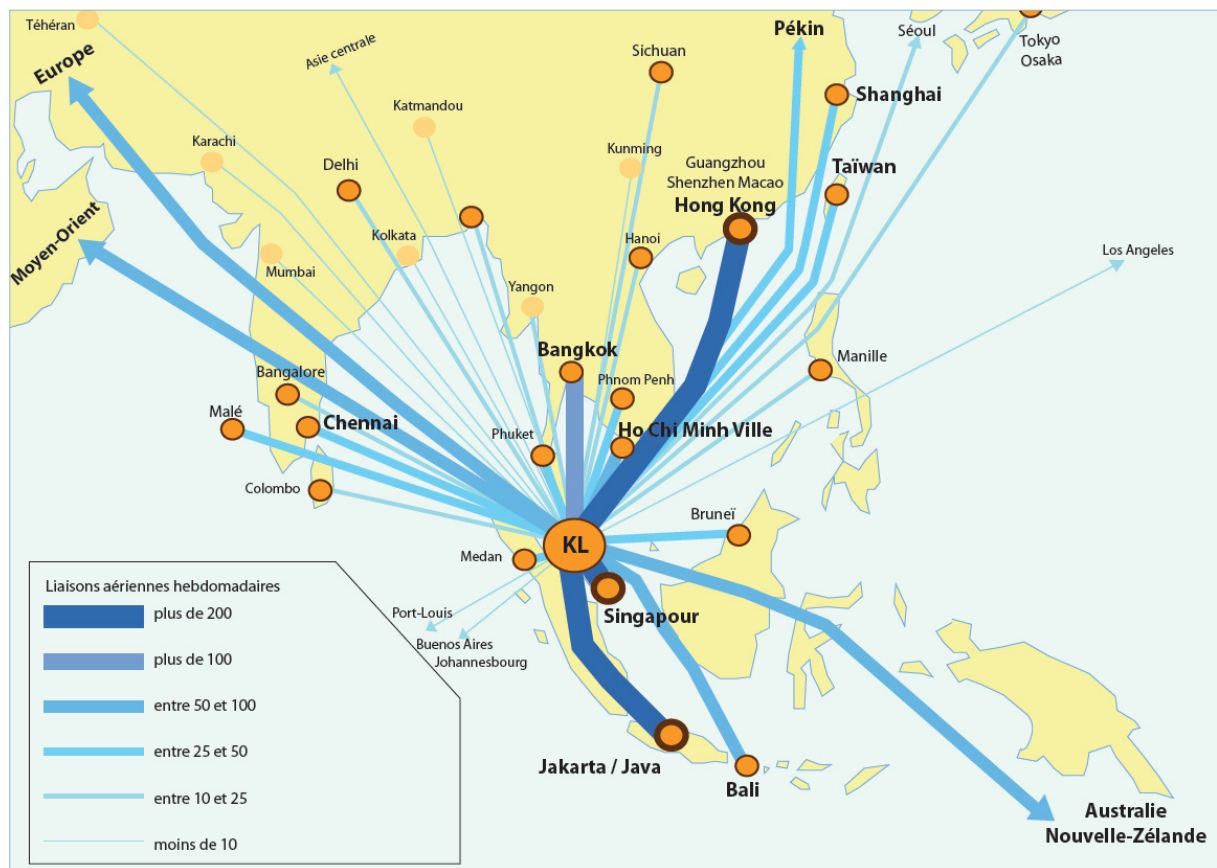


Illustration 17 : Affiche pour l'aéroport de Kuala Lumpur (KLIA)

(Source : Malaysia Airports Bhd)

La multiplication des liaisons à bas-coûts et a accentué le rôle de Kuala Lumpur comme plateforme de correspondance et porte d'entrée de l'Asie du Sud-est (Illustration 17). Au cours des 10 dernières années, les voyages à bas prix ont augmenté rapidement et aujourd'hui constituent 16% du total des voyages en Asie-Pacifique. En Malaisie ce pourcentage est à 43%. Le terminal *low-cost* de KLIA (LCCT) actuelle traite 15 millions de passagers par an. La progression a été particulièrement forte entre 2000 et 2005, ce qui a correspondu avec l'ouverture des vols d'Air Asia. Air Asia a été la première en Malaisie, inspirée du modèle européen d'Easyjet. En maintenant des vols à environ 40 % à 50 % moins cher que les tarifs de transporteurs nationaux, en utilisant une gestion serrée des revenus, elle s'est imposée comme leader en Asie du Sud-est, avec des ambitions mondiales. L'aéroport international de Kuala Lumpur est la plateforme principale d'exploitation. L'exploitation d'Air Asia a débuté en 2001 avec 200 000 passagers dans l'année et deux appareils. En 2003, des liaisons ont été mises en place vers Bangkok et Phuket, dans le cadre d'une joint-venture avec le géant des télécoms thaï, Shin Corp. L'opération fut de bon augure puisque Thai Air Asia est devenue rentable après deux mois de d'exploitation¹⁷⁷. Rapidement d'autres liaisons ont été ouvertes avec Chiang Mai, Hat Yai, Ho Chi Minh ville, Manille, l'Indonésie sans oublier les vols intérieurs qui mirent directement *Malaysia Airlines* en concurrence. Avec la constitution d'un réseau, le trafic a encore augmenté. On peut noter une deuxième phase de croissance, après 2008, avec l'instauration de vols long-courriers (entre l'Océanie et Londres, puis Paris) qui attirent un fort trafic de transit, qui utilise KLIA comme porte d'entrée continentale de l'Asie du Sud-est, voire de point de transit intercontinental.

¹⁷⁷ The Star, 17 Avril 2004



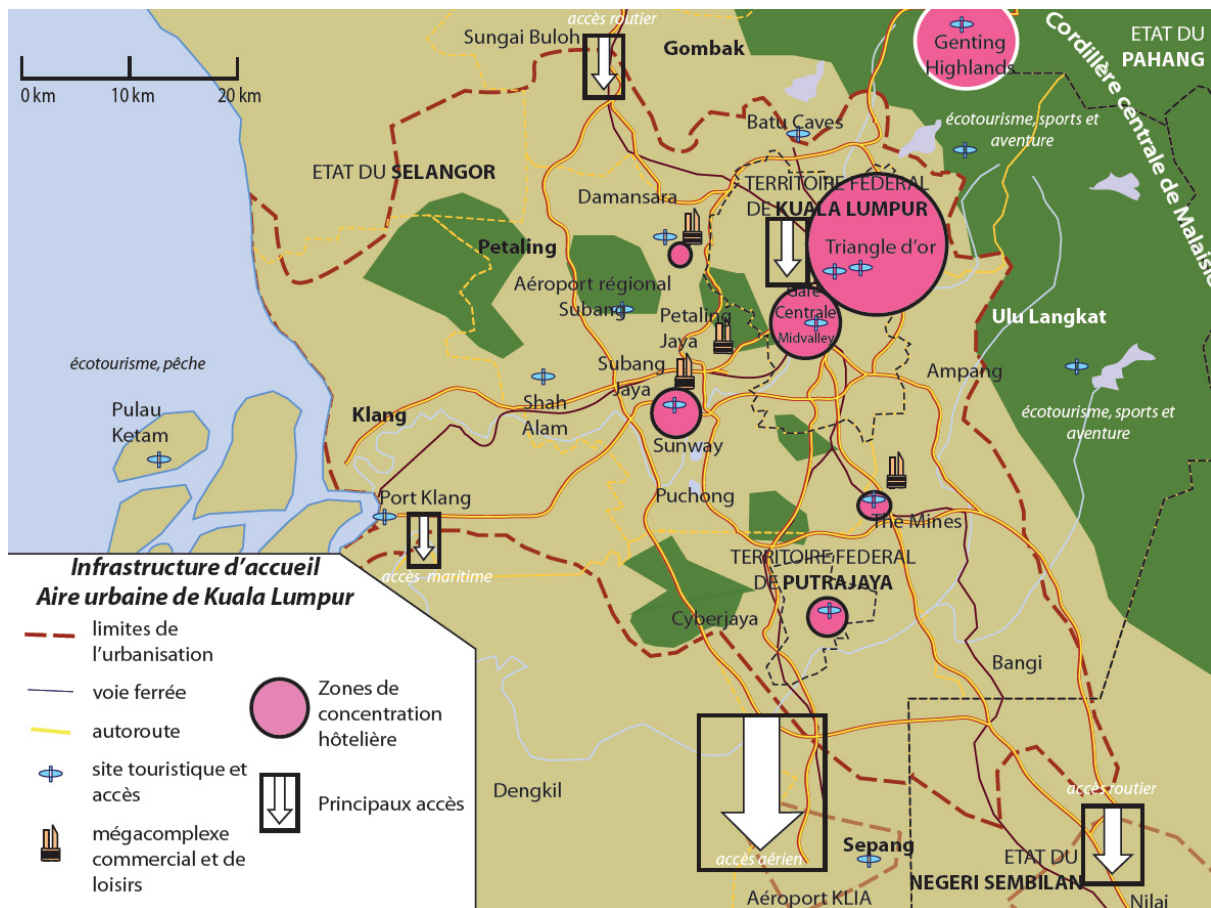
Carte 23 : Liaisons aériennes directes de Kuala Lumpur (2011)

Les autorités malaisiennes, n'arrivent pas à décider si la révolution Air Asia a été bénéfique pour le tourisme national ou bien si elle a surtout aidé la classe moyenne malaisienne à aller passer ses vacances à l'étranger¹⁷⁸. Progressivement le monopole de *Malaysia Airlines* a été ouvertement mis à concurrence, sur ses routes les plus lucratives (Carte 23). La desserte aérienne vers Singapour a finalement été ouverte en 2009, mettant fin aux monopoles de *MAS* et *SIA*. Les clientèles britannique et océanienne se sont accrues au fur et à mesure de l'ouverture de routes positionnant Kuala Lumpur en escale intercontinentale. Depuis l'ouverture de la ligne Paris-Kuala Lumpur par Air Asia en février 2011, le trafic de transit entre ces deux villes a brusquement augmenté. Aussi bien Paris que Kuala Lumpur se retrouvent dans des positions de tête-de-pont pour leur région. Entre 2008 et 2011, les vols long-courriers ont été déployés vers l'Australie, Londres, Tokyo, Pékin et depuis février 2011 vers Paris. En moins de dix ans, la compagnie a ouvert plus de 140 routes, dont 46 nouvelles¹⁷⁹. Depuis, d'autres compagnies aériennes budget telles que Lion Air, Berjaya Air, ou encore Firefly, la compagnie *low cost* de Malaysia Airlines effectuent des vols au départ de Kuala Lumpur, dont certains basés à l'aéroport relativement plus central de Subang. L'irruption d'Air Asia a mis à mal les monopoles anciens. L'imminence de la création d'une nouvelle compagnie aérienne¹⁸⁰ (*Sapphire*), résultant de l'échange d'actions entre Air Asia et Malaysian Airlines en 2011, indique l'avènement d'une restructuration des opérations des transporteurs aériens, désireux de renforcer KLIA, tout en réduisant les coûts d'exploitation (personnel).

¹⁷⁸ Entretien, MOT, 2011

¹⁷⁹ The Edge Malaysia, 30 août 2010

¹⁸⁰ Bernama, Septembre 2011



Carte 24 : Infrastructure d'accueil métropolitaine

Par son port maritime de Port Klang (Carte 24), Kuala Lumpur est une escale de croisières naviguant sur les détroits de Melaka et de Singapour. Le gouvernement malaisien souhaite développer le tourisme de croisière et faire des Détroits une nouvelle mer Caraïbes¹⁸¹. Pour l'immédiat, les arrivées de croisiéristes restent maigres. Il existe aussi un flux plus important de tourisme émetteur, vers Phuket, Penang et Langkawi. Certains visiteurs arrivent à Kuala Lumpur par voie terrestre. Les Singapouriens conduisent les trois heures d'autoroute qui séparent les deux villes. Les provinciaux aussi. Le réseau de bus interurbain couvre un maillage serré du territoire vers la ville et ses gares routières qui commencent à être relocalisées en périphérie après avoir asphyxié le centre historique jusqu'à récemment. Le transport ferroviaire se cantonne essentiellement aux liaisons régionales. Plusieurs compagnies de transports exploitent les transports ferroviaires du grand Kuala Lumpur. Le réseau de train de banlieue KTM a été lancé en 1995, en rénovant les structures ferroviaires existantes (153km). Il couvre certaines zones à vocation touristique comme Batu Caves, Klang, Sa fréquentation s'est accrue avec une bonne desserte des centres commerciaux (*Mid Valley*, *The Mines*), un programme de billetterie intégrée, des accès facilités aux stations et une politique d'extension du réseau (au nord vers *Batu Caves* en 2010).

¹⁸¹ ETP, 2010, Tourism cluster



Illustration 18: KL Sentral, porte d'entrée urbaine

Le matériel d'exploitation n'est pas suffisant et les navetteurs se plaignent surtout d'un manque de ponctualité des trains. L'utilisation conjointe des lignes banlieues et grandes lignes sur les mêmes voies avec des dépassements limités explique ces problèmes. L'aéroport de Kuala Lumpur est desservi par une ligne de train express de 57 km qui le connecte à la gare centrale (KL Sentral). Cette ligne est appelée à être prolongée à la future nouvelle aérogare. Elle sert aussi de ligne de banlieue, passant par Putrajaya. Mais elle n'est pas intégrée au réseau KTM ni à celui des RapidKL. La gare moderne de *KL Sentral* est le principal lieu d'arrivée des passagers ferroviaires. C'est aussi le terminus de la ligne de rail expresse vers l'aéroport. La plupart des voyageurs aériens y finissent leur voyage et y font leurs premiers contacts avec la ville. C'est donc la porte d'entrée de la ville, organisée autour d'hôtels de luxe, d'un hub de transport et d'architecture de prestige (Illustration 18). KL Sentral est aussi un terminal d'enregistrement pour les passagers en partance vers KLIA. Elle est à proximité du grand parc central (*Lake Gardens*), mais aussi coexiste avec le quartier ouvrier et indien de Brickfields, transformé récemment en Nouvelle *Little India*. KL Sentral, plateforme multimodale, connecte au système de transport public. Les métros (LRT) et les bus sont rapidement évoqués comme une possibilité de transport dans les brochures touristiques. Cependant, la flotte nombreuse de taxis est présentée comme la meilleure façon pour se déplacer.

6.2.2 L'infrastructure d'accueil

Le système touristique de Kuala Lumpur est ainsi assez déconcentré à l'image de la morphologie de Kuala Lumpur, vaste et multicentrée. Les zones d'intérêt et attractions sont situées dans l'ensemble de la région métropolitaine, avec une concentration de l'offre commerciale et hôtelière autour du « triangle d'or ». Ce dernier est la zone d'attention illustrant la volonté d'infrastructure et d'équipements de classe mondiale pour la ville. D'ailleurs les prospectus touristiques et guides présentent Kuala Lumpur comme une ville. Le guide *Lonely Planet* (Bindloss & Brash, 2008), l'indique ainsi : « *Un nombre croissant de visiteurs découvrent ce trésor caché qu'est cette ville, avec des hôtels cinq étoiles parmi les moins chers du monde, une profusion de centre commerciaux et une cuisine succulente* ». La volonté d'attirer plus de touristes et d'investisseurs se manifeste par le boom immobilier de Kuala Lumpur et la spéculation qui y est associée. Le refroidissement qui a suivi la crise financière de 2008, a surtout engendré un report des investissements vers l'immobilier urbain,

et la volonté politique d'accélérer la croissance et de doubler la population de la ville en dix ans, donnent une légitimation démographique qui soutient cette frénésie. L'offre hôtelière a ainsi crû de façon rapide, en rénovant son parc et en l'étendant.

Hôtels et hébergements

Le nombre d'hôtels enregistrés début 2010 était de 2373 en Malaisie avec environ 168 844 chambres. La plupart des hôtels sont situés dans les trois grandes villes du pays (Kuala Lumpur, Penang et Johor Bahru).

	<i>Grand Kuala Lumpur (inc. Genting)</i>					<i>Total</i>	Malaisie (2010)
Nombre d'étoiles	0	1 et 2	3	4	5		
Nombre d'hôtels	155 (1800)	70	65	32	40	362 (+2000)	2 373 (+5000)*
Nombre de chambres	13 200					42 400	168 497
Service-appartements	18					3 100	8 892

Tableau 31 : Hôtels à Kuala Lumpur

(Sources : NAPIC et MAH et Tourism Malaysia, * estimations)

Le grand Kuala Lumpur représentant un tiers de l'offre en chambres du pays (Tableau 31). Les hôtels de luxe, à cinq étoiles sont hôtels de chaînes internationales, offrant au moins trois cents chambres, le plus souvent dans des tours dominant la ville. La plupart sont aussi attenants à des mégacomplexes commerciaux et offrent toute la panoplie du *resort*, avec piscines, terrains de sports, gymnasium, restaurants, boutiques, salles de congrès, salles de banquets. Les exceptions sont les hôtels de l'aire urbaine construits près d'un golf. Ceux-ci sont ont une architecture horizontale. La clientèle est surtout de visiteurs d'affaires, de congressistes, mais aussi de touristes indépendants et en voyages organisés. Enfin la bourgeoisie locale utilise beaucoup ces hôtels pour ses événements sociaux (mariages, dîners familiaux, etc). Wang (2001), citait l'état des projets hôteliers qui transformaient le paysage urbain, en offrant une infrastructure pour les gens d'affaires de classe mondiale. Dix ans plus tard, la construction d'hôtels de luxe à grande capacité est au rendez-vous après le creux des années 2005-2008. Deux nouvelles tours, un hôtel de luxe (*Hyatt*) et un bâtiment commercial, sont en construction à côté des tours jumelles Petronas et du centre des congrès de KLCC pour un coût total de deux milliards de ringgit. En parallèle, un autre projet tout près est mené par l'architecte des tours jumelles, César Pelli. Il travaille sur l'architecture du *Lot C*, une tour de bureau, espace commercial et hôtel de luxe (*Four Seasons*) de 60 étages s'étendant sur plus 300 000 m², et intégré à Suria KLCC. Le principal investisseur est moyen-oriental (*Qatari Investment Authority*), suivi du consortium de KLCC. via QD Asia Pacific Ltd à égale hauteur. La même compagnie d'investissement émiratie est aussi l'investisseur principal du mégaprojet de *Pavilion* à Bukit Bintang. L'offre hôtelière s'est aussi élargie dans le quartier de la gare (*KL Sentral*). Ce dernier attire de plus en plus, par sa plateforme de correspondances qui est moins embouteillée que KLCC. En sus de deux hôtels cinq étoiles (*Le Méridien* et *Hilton*, 800 chambres), deux autres hôtels de luxe sont en construction (*St-Régis*). Un hôtel de 500 chambres (*Pullman*, groupe *Accor*) va ouvrir ses portes en 2011, dans une tour du centre d'affaires de Bangsar. L'objectif défini par l'Association des hôtels de Malaisie est de construire 80 000 chambres supplémentaires en hôtels quatre et cinq étoiles, pour subvenir aux ambitions nationales de trente-huit millions de touristes en 2020¹⁸². Le prix moyen de la chambre des hôtels de luxe reste très abordable, en comparaison internationale (Tableau 32). Les mégaprojets favorisent la construction d'hôtels de luxe avec un nombre massif de chambres. Le coût de la masse salariale moindre que dans d'autres pays, ne permet

¹⁸² Objectif 2020 (MAH, 2010)

pas de palier à un faible retour sur investissement par l'exploitation. Les hôtels de luxe sont lucratifs à court terme par leur valeur immobilière sur laquelle la plus-value se fait.

année	Taux d'occupation			Prix moyen de la Chambre (RM)		
	4-étoiles	5-étoiles	Total	4-étoiles	5-étoiles	Total
2010	71,5	72,3	67,2	211,48	328,68	251,17
2009	62,7	66,8	62,7	207,15	320,98	245,58
2008	64,1	66,3	68,5	196,87	315,78	238,38
2007	68,8	69,9	75,7	178,52	274,58	210,69

Tableau 32 : Taux d'occupation et prix moyen des grands hôtels à Kuala Lumpur

(Source : MAH & Tourism Malaysia, 2010)

De plus, l'hôtellerie fait face à un problème de qualité du service, avec des employés et des diplômés de l'hôtellerie qui partent à Singapour pour trouver des salaires élevés. Ils sont remplacés soit par une main d'œuvre non qualifiée, malaisienne ou étrangère. Il convient de noter l'absence de données exhaustives sur l'offre totale d'hébergement. Le nombre d'hôtels n'est qu'approximatif pour les hôtels sans étoile et les *guesthouses*. Dans le cas de Kuala Lumpur, il n'a pas été possible d'obtenir le nombre d'hôtels sans étoiles, de pensions et de *guesthouses* répertoriées par la municipalité (DBKL). Le ministère du tourisme n'a pas accès aux données compilées par les états qui collectent les taxes et délivrent les habilitations d'exploitation. Selon les renseignements obtenus lors d'entretien auprès du ministère du tourisme, les *guesthouses*, chambres d'hôtes « *se comptent par centaines, voire milliers à l'échelle du Grand Kuala Lumpur* ¹⁸³ ». Traditionnellement, le lieu de concentration des pensions et petits hôtels était situé dans la vieille ville. Mais cette centralité s'est déplacée depuis dix ans vers Bukit Bintang, avec une floraison de nouvelles structures entre 2000 et 2010. Le quartier de Changkat Bukit Bintang a ainsi été totalement rénové et touristifié. Les *guesthouses* qui accueillent des *backpackers* sont situées près des zones touristiques centrales en trois pôles principaux : Bukit Bintang, près de Changkat Bukit Bintang avec des anciens *shoplots* transformés en *guesthouses* et chambres d'hôtes. Ce sont de petites structures avec en moyenne une dizaine de chambres. Elles ont subi une rénovation de qualité, qui met en avant une dimension historique. L'atmosphère y est relaxée, avec une terrasse donnant sur la rue et de la végétation. La clientèle est essentiellement composée de touristes venus de pays du Nord, ou bien de jeunes *backpackers*, Singapouriens, Malaisiens, Indonésiens. Mais ils sont la minorité sur le *backpacker trail*, qui constitue l'axe de transit entre Singapour et Bangkok. Ces *guesthouses* ne sont pas uniquement situées à Bukit Bintang. Le second pôle se trouve près de Petaling Street. Il a l'avantage d'être près de la gare routière. Mais la restructuration des transports par car, a subitement réduit de 70% la desserte de Puduraya. L'avantage est l'ambiance de la vieille ville, même si les pensions sont plus anciennes, en moins bonne condition et servent aussi d'hôtels de passe. Les autres pôles sont autour de Chow Kit et de Brickfields, qui sont les quartiers mal famés et interlopes de la ville. Brickfields évolue sous l'influence de *KL Sentral* et convoite les *backpackers* arrivés de la gare centrale. Ces deux pôles possèdent de nombreuses *guesthouses* et hôtels sans étoile ou avec une ou deux étoiles, voire trois. Il attire surtout une clientèle locale ainsi que chinoise et moyen-orientale. La qualité des hôtels est médiocre, l'activité principale est pour les rencontres illégitimes, les hôtels étant à proximité de salons de massage et de karaoké. Toute l'activité indésirable à Bukit Bintang y est rassemblée. Des centaines de petits hôtels, pensions et meublés sont dispersés autour de l'agglomération servant aussi une clientèle de VRP, de stagiaires, de nouveaux arrivants et offrant des tarifs à la semaine et au mois. A l'autre

¹⁸³ Entretien, Ministère du Tourisme, 2010

extrême se trouvent aussi les locations à la semaine ou au mois pour les service-appartements. Ces derniers occupent des sites prestigieux, en parallèle aux hôtels quatre et cinq étoiles.

Equipements de MICE

La surface totale d'espaces d'exposition disponible en Malaisie est actuellement d'environ 46 214 mètres carrés soit 37,3 % seulement de l'espace d'exposition de Singapour qui est de 124 000 mètres carrés¹⁸⁴. Les principaux centres de congrès et palais des expositions de Malaisie sont situés dans l'aire urbaine de Kuala Lumpur, avec le Palais des congrès de KLCC (Kuala Lumpur Convention Centre) qui en est la locomotive (incluant un auditorium de 3000 places assises¹⁸⁵). Les autres centres de congrès sont : Putra World Trade Centre (PWTC), Mid Valley Exhibition Centre (MVEC), Putrajaya International Convention Centre (PICC) and Genting International Convention Centre (GICC), Sime Darby CC et Shah Alam (SACC). Les hôtels de luxe procurent aussi une part importante de l'offre de congrès et de salons. Malgré tout, l'offre disponible auprès des centres de congrès et de salons reste faible en comparaison avec Bangkok (210 000 m²), Hong Kong (389 000 m²) et Dubaï (108 538 m²). La construction du Matrade Exhibition Centre pour 2014, avec 93 000m², est destinée à corriger cette situation.

Information et signalétique :

Le centre ville est doté de panneaux directionnels destinés aux touristes, indiquant les attractions principales et leur distance à pied. Ils sont indiqués en malais, anglais et parfois en arabe. On ne voit pas néanmoins de plan de ville affichés. *Tourism Malaysia* a des bureaux d'information dans la ville où des brochures sont distribuées aux touristes. Les lieux stratégiques comme l'aéroport, la gare centrale en sont dotés. En revanche, ces bureaux n'offrent pas de service de vente (réservation, billetterie). Ils sont purement destinés à de l'information. Les employés ne sont pas formés en tourisme, et leurs compétences limitées. La maison du tourisme (MTC), située dans une ancienne villa coloniale, sert de centre d'interprétation de la culture malaisienne. Des danses folkloriques y sont présentées aux groupes. On se retrouve dans la vision traditionnelle du tourisme.

6.2.3 *Touristification et clusterisation*

Les villes mises en tourisme connaissent rapidement une segmentation de l'offre avec de nouveaux produits selon les niveaux de complexité de la ville (Diekmann & Maulet, 2009). Le ministère du tourisme (2010) a identifié les pôles (*clusters*) prioritaires de développement du tourisme : le tourisme d'affaires, le tourisme de congrès, le tourisme de shopping (semaine du shopping, semaines à thème ...), le tourisme familial et d'amusement (parcs à thème) et le tourisme médical. D'autres clusters ont été aussi mis en avant, dans la section tourisme de l'ETP. L'ETP de 2010, apporte une perspective différente qui semble illustrer un changement de perspective. D'autres formes de tourisme sont présentes à Kuala Lumpur, même si peu reconnues comme tel (culturel, sexuel, religieux et de spiritualité, gastronomique, sportif). Le « *tourism gaze* » à Kuala Lumpur s'est développé au fur et à mesure que l'offre touristique et les équipements subséquents se sont étoffés. Le système touristique s'est complexifié en morcelant la ville en sous-quartiers (clusters) spécialisés à visiter. Certains sont nés de politiques délibérées alors que d'autres se sont constitués sans planification objective, en évoluant depuis leur fonction originelle. La géographie municipales détermine souvent les perceptions du territoire par les résidents et conditionne la représentation de la destination qui

¹⁸⁴ MACEOS, 2010

¹⁸⁵ Convex (2010)

dépend de ces contours. La lecture de la ville par les guides touristiques et les plans, relève de la « *ville conçue* », des représentations officielles. Le *KLSP 2020*, avait sectorisé les fonctions touristiques autour des clusters géographiques. Les priorités étaient données aux activités touristiques de shopping (avec pôles commerciaux), de loisirs et divertissements, de sports, détente et récréation (golf, événements sportifs), et enfin de bien-être et de traitements médicaux. Les activités principales (shopping, culture, congrès, divertissement, gastronomie, éducation et médical) sont concentrées dans le triangle d'or (carte 25). Les autres quartiers gardant des activités secondaires et de plein-air. Si le *KLSP2020* dans ses priorités, affirme développer des zones internationales, faciliter le redéveloppement des villages malais, elles ne sont pas transcrites dans le plan touristique. Il est curieux pourtant de noter que malgré cette « omission », les priorités urbanistiques se sont transformées en réalités touristiques. La réserve malaise de Kampung Bahru se touristifie, les enclaves internationales de Bangsar et Mont Kiara, attirent un segment de tourisme. L'aménagement de mégacomplexes comme Midvalley a créé des équipements hôteliers et des infrastructures d'accueil propres aux quartiers d'affaires. Il a aussi provoqué une touristification de leur espace, sans avoir été planifié dans le schéma directeur.



Illustration 19 : Bus touristiques

Les transports exclusivement réservés aux visiteurs sont les bus affrétés pour les groupes. Un itinéraire de bus touristique (*KL hop on hop off*), a été mise en place en 2006. Il s'agit d'un car à impériale qui circule en boucle dans l'hypercentre de la ville (Illustration 19). Il participe à la mise en tourisme de la ville, en s'alignant sur les services existant dans les grandes métropoles.

Equipements commerciaux

En 2010, le magazine en ligne *Smart Travel Asia* a classé Kuala Lumpur troisième ville du continent pour les affaires pour la quatrième année, derrière Hongkong et Singapour, mais devant Shanghai, Tokyo, Pékin et Séoul¹⁸⁶. Pour le shopping, la ville est qualifiée de « *paradis* », comme Hong Kong, Singapour, Bangkok et la plupart des villes d'Asie. Le dynamisme commercial est intense et représenté dans tous les espaces de la ville. A la différence des villes européennes, la ville commerciale n'est pas circonscrite au centre ville et à des centres commerciaux périphériques. L'aménagement des centres commerciaux phares se fait dans cette double dynamique d'urbanisme et de touristification. Les visiteurs sont à la fois les habitants et les touristes qui prennent l'habit du « client », plus que celui du citoyen face à l'étranger. La zone centrale de la ville est la plus densément achalandée, avec des parcs à thème urbains, des centres commerciaux et des lieux de divertissement. Dans des quartiers plus récents de la périphérie, les mégacomplexes comme Midvalley, One Utama, The curve,

¹⁸⁶ Smart Travel Asia <http://www.smarttravelasia.com/travelpoll.htm#BizCity> (10 décembre 2010)

The Mines et Sunway Pyramid, comprennent des centres commerciaux, loisirs, bureaux, résidences et services. Ils structurent la centralité et forment les points nodaux, offrant des alternatives au Triangle d'or. Le tourisme pousse ses territoires jusqu'à ces lieux, avec les zones de divertissement comme Sunway, Genting, the Mines. La préférence se fait pour les mégacomplexes qui cumulent plusieurs fonctions touristiques (loisirs, zone de chalandise, habitations, hôtels, restaurants, clubs, clubs de sport...) et deviennent des destinations autonomes. Les banlieues huppées -Ampang, Bangsar, Mont Kiara- ont toutes des zones commerciales et des centres commerciaux luxueux, mais de petite taille. Ils sont avant tout des lieux de commerce de détail, de boutiques de luxe, de restaurants haut-de-gamme et de cafés et bars sélects. Les fonctions d'accueil touristique ne sont pas présentes, mais celles de loisirs y sont. Les autres quartiers ont aussi des centres commerciaux, dans une désignation classique d'hypermarché, avec commerces et activités de loisirs. Les enseignes divergent et la clientèle aussi, mais certains atteignent des superficies immenses (comme IOI mall à Puchong). Le dynamisme commercial se manifeste aussi par les vendeurs ambulants qui se retrouvent dans tous les coins de la ville : buvettes, étals, burgers, fritures. Ils colorent les trottoirs et créent une animation de rue unique. Si le commerce de détail envahit la totalité de l'espace urbain, c'est aussi l'amplitude des temps d'ouverture qui crée une sensation de ville 24h/24. Les marchés nocturnes (*Pasar malam*), des commerces de dépannage et surtout les restaurants et gargotes ouverts sans interruption, de jour comme de nuit contribuent à la qualité de l'accueil urbain.

Equipements culturels :

Kuala Lumpur offre la panoplie traditionnelle de sites, monuments et lieux culturels. Le tourisme culturel est hérité de son passé, avec le patrimoine de la colonisation: architecture, musées, bâtiments qui remontent à l'ancienne présence anglaise. La principale concentration de monuments et d'édifices se fait dans la partie ancienne de la ville, autour de Petaling street, avec le bâtiment art-déco du *Central Market*, et les édifices hérités de la période coloniale (ville commerciale et administrative). La variété des édifices religieux, reflète le caractère multiculturel de Kuala Lumpur, avec ses temples, mosquées, églises. Les sites d'intérêts culturels sont aussi répandus dans l'aire urbaine. Le pèlerinage hindou de Batu Caves est construit dans une grotte au pied des montagnes qui entourent la ville (Illustration 17). Les mosquées de Putrajaya (Mosquée rouge) et de Shah Alam (Mosquée Bleue), ainsi que la mosquée du territoire fédéral imposent par leur monumentalité. La culture noble est véhiculée par quelques galeries, musées dont le musée des Arts Islamiques, figurant parmi les musées dignes du niveau international. Cependant, les initiatives publiques en faveur de l'équipement culturel se limitent aux institutions nationales (palais de la culture, théâtre national, académie de littérature). Les autres initiatives relèvent de la sphère du mécénat (Philharmonique, par Petronas) ou du domaine du tourisme (Festival de jazz, Maison du Tourisme avec des spectacles folkloriques). La vieille ville est destinée à devenir un espace des arts, avec des commerces de détail d'artisanat, des performances publiques autour de *Central market*. La volonté est de créer un espace public axé autour de la culture, en ayant aussi une atmosphère de piazza. Cela n'est pas sans rappeler les initiatives réalisées à Singapour. Kuala Lumpur essaie timidement de s'afficher comme une destination culturelle et créative, avec un calendrier culturel riche et varié. D'autres *clusters* sont apparus plus récemment, comme celui des quartiers ethniques de Brickfields (Little India), Kampung Baru (village malais), Petaling Street (quartier chinois).



Illustration 20 : Central Market

Lieux de Divertissements

La ville a connu aussi une réhabilitation de certains quartiers qui ont été touristifiés soit en quartier culturel, comme Central Market (Illustration 20), soit en quartier ethnique comme Brickfields alias Little India ou bien en quartier de sorties (dîners, vie nocturne) comme Asian Heritage et Cangkat Bukit Bintang, Sri Hartamas, Bangsar, Ampang. Un cluster de la nuit a été désigné en marge du cluster culturel de *Central market*, le long de la rivière Klang dans la « vieille ville ». La raison principale est la quasi absence de riverains, l'isolation qui permet une politique de cantonnement. Les quartiers nocturnes, sont une fois encore, répartis entre Bukit Bintang, KLCC (avec bars, clubs, restaurants et l'animation urbaine nocturne), Bangsar, Sri Hartamas, Sunway et The Curve. Les aspirations suggèrent aussi, les obstacles culturels (censure, concerts annulés, difficulté à amener des vedettes étrangères jugées immorales...). Situation conflictuelle entre les tenants du développement d'une offre touristique compétitive au plan mondial et les garants d'un ordre traditionnel. Plusieurs structures culturelles de prestige, mais qui restent sous-utilisées en raison de la censure qui règne sur toute production culturelle, et les risques d'interdiction ou d'annulation subite étant très fréquent. Les concerts de rock en font les frais, les films. Scène culturelle atrophiée. Les créatifs suivent les routes traditionnelles et regardent vers Taiwan, Hong Kong, le Japon, l'Indonésie (qui est moins frileuse que la Malaisie) ou vers les pays anglo-saxons. D'ailleurs, la plupart des produits culturels sont importés. Les quartiers « chauds » de Chow kit et Bukit Bintang abritent leur lot de bars, karaokés, salons de massage, spas, ainsi qu'à une échelle moindre les autres parties centrales de l'agglomération.

Les Parcs à thèmes sont disséminés dans l'aire urbaine. Le plus important est celui de Genting Highland, à la fois villégiature des Lumpuriens mais aussi, site touristique de l'aire urbaine. Il comprend un parc d'attraction externe et des manèges intérieurs (avec neige artificielle), un casino (le seul en Malaisie) et son immense parc hôtelier de plus de 8000 lits. Situé aux franges de la ville, il reste un lieu d'exception, une sorte d'île perdue au sommet des montagnes au milieu d'une mer de nuages. Cela ajoute d'ailleurs à la sensation d'éloignement et d'exotisme qu'il procure. Les autres parcs ont un caractère urbain marqué, situés au milieu de mégacomplexes, comme *Times Square* : parc d'attraction à l'intérieur du même centre commercial, *Sunway Lagoon* : parc d'attraction aquatique ou *Desa Park City*. Des projets de parcs à thème ont éclos dans le grand Kuala Lumpur afin de « *solidifier l'offre touristique urbaine et de garder les touristes en transit plus longtemps*¹⁸⁷ ». La logique du par cet du cluster règne sur les projets urbains et touristiques. Certains sont spécialisés vers les familles et enfants (Kidzania, basé sur un modèle de parc mexicain pour enfants), d'autres autour des sports et loisirs (Projet de parc récréatif de Sepang), d'autres comme le MTAC ont vocation à incarner un raccourci de la Malaisie. Le *Centre Malaisien d'attractions et de tourisme* (MTAC), est un mégaprojet de parc à thème urbain issu d'un investissement de la *Khazanah*

¹⁸⁷ Groupe TAR, 2011

Nasional. Situé dans la zone centrale de Kuala Lumpur, dans l'un des derniers espaces forestiers, il s'agit de recréer un « village malaisien » représentant les différentes régions et cultures du pays, avec des pavillons construits autour d'un lac artificiel. Le projet inclut : hôtels, magasins, restaurants, animations sur plus de 30 hectares, afin d'offrir aux touristes en transit une raison de plus de rester à Kuala Lumpur. On peut douter de la validité du projet auprès de touristes en quête d'authenticité. Cependant, les marchés ciblés sont ceux de l'Inde et de la Chine. Il est anticipé que les touristes occidentaux ne sont pas intéressés par ce type de parc.

Equipements de plein-air :

La ville, se veut verte, et les parcs et forêts en font une ville jardin. Les parcs urbains comme le *Lake Gardens* et son *parc des oiseaux*, Titiwangsa, le parc de KLCC, Bukit Nanas, la forêt du FRIM sont d'accès libre, et sont décrits comme des « enclaves tropicales¹⁸⁸ ». Mais la ville est aussi entourée de montagnes (Est) couvertes de forêt primaire (Bukit Gasing, Ampang, Air Hitam, Shah Alam, Gombak), et aussi avec des retenues d'eau (barrages). Ces lieux attirent les randonneurs et les amateurs de sports aquatiques et extrêmes (Ulu Klang, Bukit Tabur, Broga Hill, etc). A l'ouest de l'aire urbaine, la côte des Détroits est aussi un lieu de tourisme, avec les îles (Pulau Ketam, Pulau Carrey) qui associent villages de pêcheurs, randonnées en vélo, et réserves naturelles. La côte de mangrove n'est pas susceptible d'accueillir des activités balnéaires, sauf au sud, entre Morib et Sepang. Certains équipements hôteliers ont été développés (Gold Coast), mais le succès reste modeste. Les équipements de loisirs et de plein air à valeur touristique sont situés dans la ville ancienne (Stadium Merdeka et Stadium Negara), ainsi qu'autour du complexe sportif construit pour les Jeux Asiatiques de 1998 à Bukit Jalil. Le stade national est le principal lieu utilisé pour les rencontres sportives internationales, mais aussi pour les concerts de masse. Avec un climat chaud et humide et ses réserves foncières importantes, Kuala Lumpur a été truffée de terrains de golfs. Plus d'une trentaine de terrains de golf sont répertoriés dans l'aire urbaine, dont certains occupent des positions centrales (*Selangor Club* à Kuala Lumpur). Enfin, le circuit de *Formule 1* de Sepang a été créé en 1999, près de l'aéroport internationale de Kuala Lumpur. Son coût de 75 millions de dollars US, avait été critiqué, représentant un autre projet pharaonique inutile, dans un pays pas encore préparé à une économie de loisirs (Kotler, et al., 2002). Pourtant les détracteurs de cet investissement ont eu tort. Le site est devenu le premier circuit approuvé par la FIA et fait partie des grands prix mondiaux. Le boum touristique autour de cet événement, l'impact en image et les retombées financières ont été positives. Si bien que Singapour, dans sa course à l'image d'une ville créative, s'est décidée à avoir son propre circuit dès la fin des années 2000.

Tourisme médical (incluant spa)

Ce type de tourisme a pris une ampleur importante dans les années 2000. En 2001, 75 210 touristes médicaux ont été dénombrés. Ce chiffre est passé à 336 225 personnes en 2009. Les revenus issus de ce tourisme ont doublé entre 2005 et 2009, atteignant 290 millions de ringgit. La modernité des équipements médicaux et la modération des coûts attirent une clientèle majoritairement régionale, avec plus de 70% d'Indonésiens. Les clientèles européennes et japonaises représentent 4% et 3% du total¹⁸⁹. Les prix sont de 40 à 60% inférieurs à ceux de Singapour et de Hong Kong ou du Japon. Les procédures médicales s'accompagnent aussi d'un séjour de convalescence et de visites d'amis ou de parents. Cinq hôpitaux spécialisés publics et quatorze hôpitaux privés situés dans le grand Kuala Lumpur

¹⁸⁸ Kuala Lumpur, Malaysia's Dazzling Capital City, Tourism Malaysia, 2010

¹⁸⁹ Association of Private Hospitals in Malaysia, APHM, 2010

accueillent l'essentiel des patients. Le développement récent de nouveaux hôpitaux privés, s'est fait, essentiellement par l'entrée de groupes industriels dans ce marché convoité (*Prince Court Hospital*, près de KLCC, hôpitaux du groupe *Sime Darby* et du groupe *Sunway* à Subang.). L'ETP suggère la constitution d'un pôle hospitalier privé, au sein du quartier exclusif de Bangsar, spécialisé dans l'accueil de touristes médicaux, accompagné d'hôtels et de services annexes (Economic Planning Unit, 2010).

Distribution touristique

L'infrastructure d'accueil est relativement déconcentrée dans l'espace métropolitain. Le tourisme à KL est diffusé à l'échelle métropolitaine (Carte 25).



Carte 25 : Organisation spatiale du tourisme

Les mégaprojets (combinant centres commerciaux et des centres d'affaires), ont structuré des noyaux urbains autant qu'ils ont participé à la dispersion et déconcentration urbaine et

touristique. Les grands projets d'urbanisme ont permis d'aménager des villes nouvelles, et des équipements structurants comme Putrajaya, l'aéroport international, le quartier d'affaires central autour des tours jumelles. Si ces actions ont été l'expression d'une volonté de changer l'image de la ville, elles ont aussi permis une dispersion des activités touristiques en plusieurs noyaux couvrant l'aire urbaine (Bouchon, Tung, & Lim, 2009). La distribution des équipements touristiques et attractions dans la région métropolitaine de Kuala Lumpur est largement étendue à l'ensemble du territoire. Même s'il y a une concentration hôtelière et commerciale au sein du triangle d'or de la ville, la majorité des équipements servant le tourisme sont diffusée sur d'autres pôles (Tableau 33).

	Wilayah KL	Selangor urbain	Wilayah Putrajaya	Aire urbaine Kuala Lumpur	Part KL
Population	1,6	4,6	0,06	6,36	25,2%
Station de métro/KTM	59	38	1	98	60,2%
Universités	14	18		32	43,8%
Hôtels (4/5 étoiles)	38	29	5	72	52,8%
Centres de congrès	6	5	2	13	46,2%
Mégacomplexes commerciaux	25	18	1	44	56,8%
Attractions/Sites touristiques	11	9	2	22	50,0%
Parcs/ espaces verts	3	6	1	10	30,0%
Terrains de golf	5	18	2	25	20,0%
Bien-être / spa	9	5	1	15	60,0%
Centres médicaux - tourisme	11	8		19	57,9%

Tableau 33 : Distribution des ressources touristiques du Grand Kuala Lumpur (2010)

Cela est assez différent de Bangkok par exemple où les banlieues ne sont pas des espaces visités par les touristes et où l'offre touristique et commerciale est concentrée dans l'hypercentre. D'un point de vue spatial, la moitié des installations et ressources touristiques de Kuala Lumpur sont situées hors des limites municipales de la ville centre.

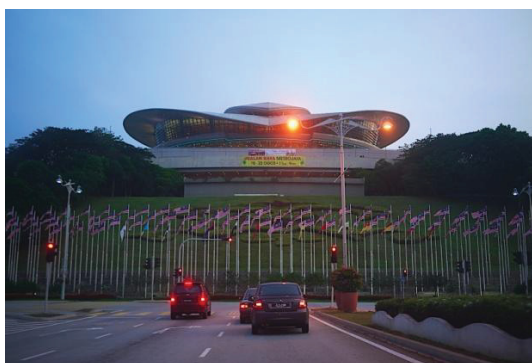


Illustration 21 : Exopolis touristique, Centre des congrès de Putrajaya et Batu Caves

Cette fragmentation administrative, conduit à de nombreuses erreurs méthodologiques. Sya, (2005) identifie les attractions tout au long de la vallée de Klang comme partie de marque actif Kuala Lumpur pour la destination. Cependant il ne prône pas la nécessité d'une image de marque unique de la région métropolitaine, laissant une approche fragmentée à l'image de marque de système urbain. A cause des divisions administratives la métropole est abordée et vendue de façon très divisée, généralement restreinte au territoire fédéral de KL. L'effort de promotion de Kuala Lumpur, ne tient pas compte de 50 % de ses ressources. Si

l'impact semble minimal pour le marché intérieur, la confusion est plus importante pour les visiteurs internationaux. Cela aussi contribue à éparpiller la puissance de la marque urbaine et le sentiment d'appartenance à un système métropolitain de la part des résidents. Les formes du tourisme se confondent entre lieux de détente (pour la population résidente, mais aussi utilisés par les touristes) et lieux touristiques (pour les visiteurs, mais utilisés par les résidents). L'avantage d'une métropole touristique récente est d'offrir un choix ample de fonctionnalisation de l'espace. Kuala Lumpur est une ville jeune. Son expansion récente ne s'est pas faite avec un fort clivage ville/banlieue. Le zonage et la création de clusters urbains s'est fait par étalement. A la différence de nombreuses villes, les choix d'aménagement ont exporté en dehors du noyau urbain originel certaines activités dévolues au tourisme. Ceci explique que la répartition des zones touristiques de la ville est diffuse, avec une tendance à la spécialisation territoriale. On peut dire que la ville présente une infrastructure touristique à la hauteur du nombre de visiteurs attendus, du marché intérieur et aussi des ambitions affichées de ville mondiale. Les points faibles de cette offre sont la médiocrité des transports intra-urbains et l'absence d'une scène créative vibrante et de culture alternative. Cette diversité ajoutée mettrait la ville à un niveau « international », mais les réticences sont fortes, et contribuent aux tensions entre tenants d'une internationalisation accrue et tenants d'un contrôle social.

6.2.4 Organisation touristique urbaine

Dans un contexte de villes mondiales et de systèmes urbains de production et de consommation, la compréhension et l'organisation touristique urbaine méritent d'être envisagées comme un tout. Les acteurs de la mise en tourisme et parties prenantes des politiques d'aménagement et de promotion touristique sont structurés autour de collaborations entre agents privés et publics. La structuration du tourisme à Kuala Lumpur est établie avec une distinction claire des agents, même si une structure touristique métropolitaine fait défaut.

Les agents privés et semi-privés:

Le *Bureau des Congrès de Malaisie* (*Malaysia Convention and Exhibition Bureau - MyCEB*) qui est une structure émanant de *Tourism Malaysia*, mais avec des participations des Centres de Congrès (tous privés). Il a pour but de stimuler le nombre de congrès internationaux se déroulant en Malaisie, en démarchant les associations internationales. La plupart de ces manifestations ont lieu à Kuala Lumpur. Il travaille aussi sur les à-côtés offerts aux congressistes et leurs accompagnants (activités et divertissements). Face à la concurrence d'autres villes de congrès, il propose des subventions pour les organisateurs de réunions et de salons internationaux (jusqu'à 28 000 \$ US pour les événements avec plus de 300 délégués). Le principal bénéficiaire et contributeur de salons est le centre des congrès de KLCC. La *Kuala Lumpur Tourism Association (KLTA)* est une association de promotion de Kuala Lumpur et de « ses environs » en place depuis 1963. Elle regroupe les professionnels du secteur du tourisme et œuvre comme groupe de pression, office de promotion et fait office de facilitateur des intérêts privés auprès du Ministère du Tourisme, de la DBKL et du gouvernement (Figure 27). La *Malaysian Association of Hotels (MAH)*. Depuis 1974, elle promeut, protège, représente les intérêts de ses membres auprès du gouvernement. Elle regroupe la plupart des hôtels haut-de-gamme, mais les hôtels indépendants ne sont quasiment pas présents. Les agents privés aussi participent à la prise de décision, avec l'utilisation d'associations professionnelles et de ligues de défenses d'intérêts privés (par exemple l'Association malaisienne des Centres commerciaux) ou bien directement si leur poids le permet ; ce qui est le cas des grandes entreprises.

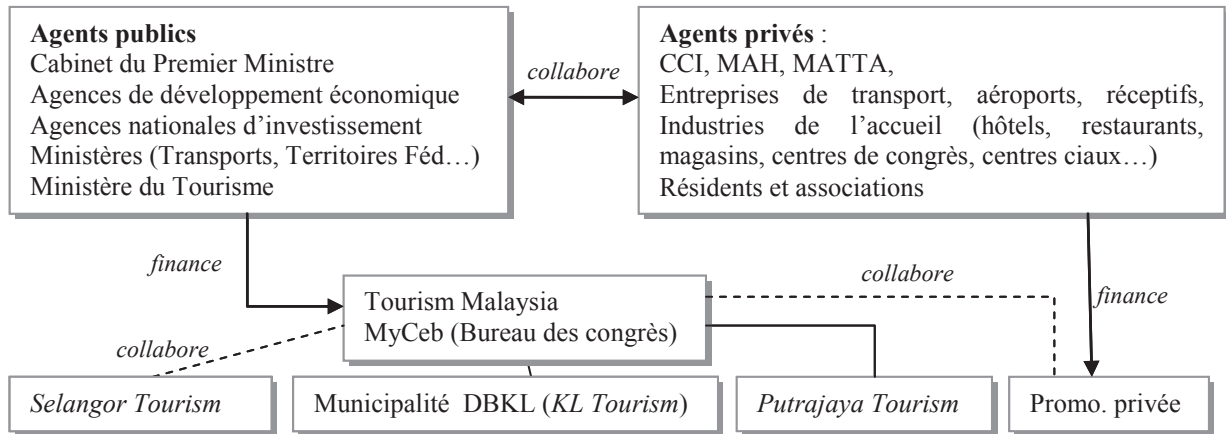


Figure 27 : Organisation touristique urbaine

Les opérations de développement touristique sont basées sur les connexions entre les milieux d'affaires et les pouvoirs publics. Les Parcs à thème (Berjaya, Genting, Sunway, Zoo, Parc des Oiseaux...), le groupe Genting (Casino de Genting, Complexe touristique de Genting), les centres commerciaux (Berjaya, KLCC, The Mines, etc), les autocaristes, compagnies aériennes (MAS, Air Asia), KTM, RapidKL, taxis, bus touristiques, musées participent tous au développement et à la promotion de la destination Kuala Lumpur.

Agents publics

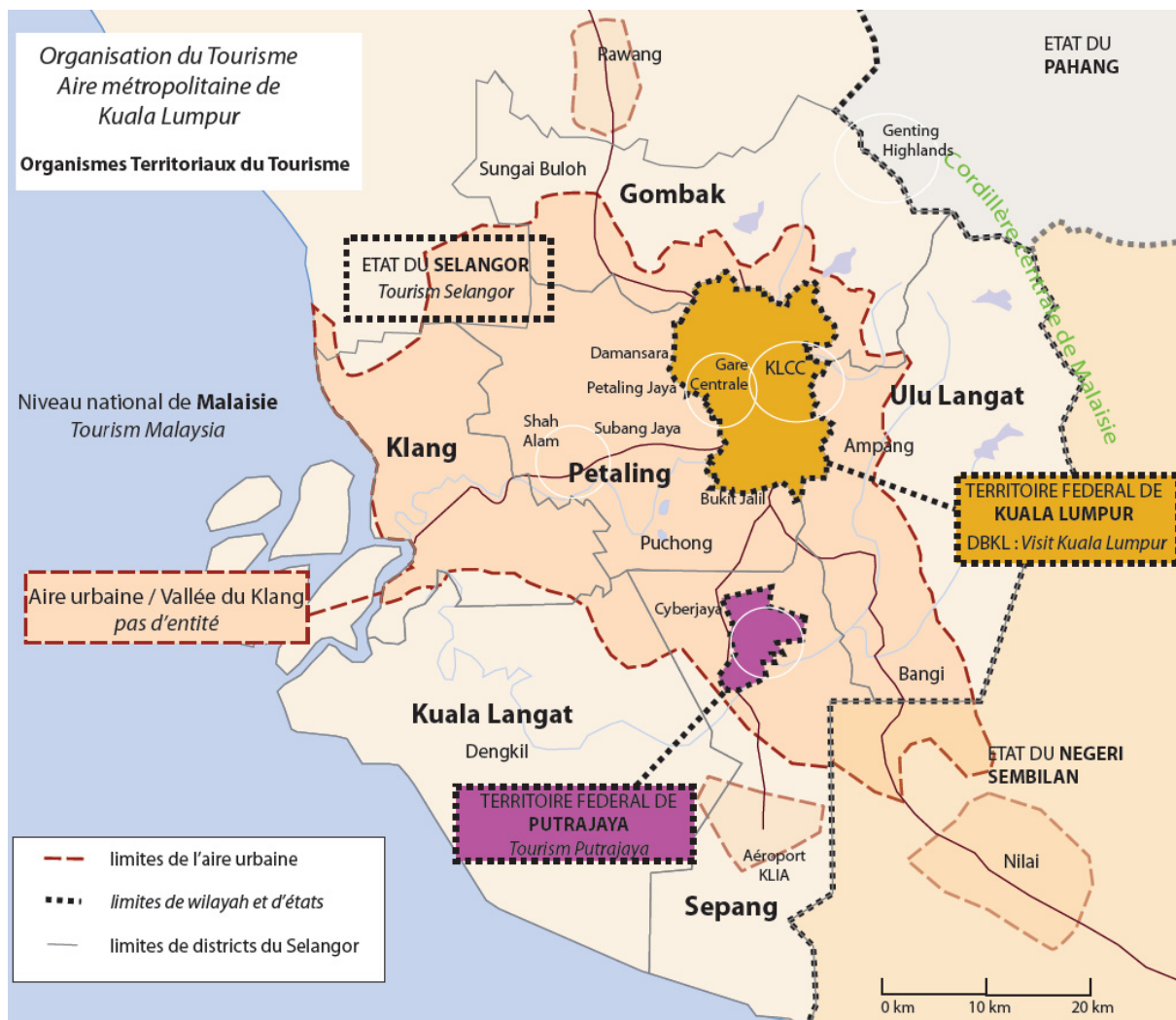
Les agents publics sont organisés par échelon administratif. Au sommet de la hiérarchie se trouve le Ministère du Tourisme et sa branche de promotion (*Tourism Malaysia*). Les échelons sont ensuite à l'échelon de l'état (Selangor) et des territoires (KL et Putrajaya) et enfin à l'échelon municipal pour les villes du Selangor.

Niveau fédéral

Le Ministère du tourisme (MOT) a un rôle de coordination, de planification et de consultation. Cette structure est en service depuis 1972, même si pendant 32 ans elle était réunie en un seul Ministère de la culture, des arts et du tourisme (MOCAT). Depuis avril 2004. Le tourisme est une compétence fédérale en Malaisie. Sujet éminemment politique, il est en fait sous la tutelle directe du Cabinet du premier ministre. Le Ministère du tourisme est un petit ministère en nombre et en budget. La nature transversale du tourisme justifie son rôle de coordination et de recommandation de politiques d'aménagement, de gestion etc. Mais il est dépourvu d'autorité sur les autres ministères et états. « *Les dossiers préparés par le ministère montent au cabinet du premier ministre, puis redescendent au ministère, qui va batailler pour les faire mettre en place et que finalement l'autorité du Cabinet du premier ministre, seule, permet d'avaliser*¹⁹⁰ ». Le pouvoir de l'exécutif permet de faire le travail dévolu à un ministère sans pouvoir. En Malaisie, le rôle du ministère du tourisme est de comptabiliser les entrées, dépenses et d'être l'observatoire de l'activité du secteur du tourisme (Hooi & Smyth, 2006). Il faut toutefois noter que le principal acteur pour la promotion est le *Tourism Promotion Board* (MTPB), plus connu comme *Tourism Malaysia*. Créé en 1992 en remplacement de la *Tourism Development Corporation* (TDC), il est dévolu au marketing et à la promotion du tourisme malaisien. Le Ministère du Tourisme joue surtout un rôle de coordinateur entre les organismes fédéraux et les états. Pour les zones rurales, les compétences se chevauchent avec d'autres ministères (Forêts, Agriculture, Pêche, Affaires

¹⁹⁰ Entretien, 2011, MOT

aborigènes...). L'exemple de l'agritourisme est significatif. Pour les vacances à la ferme (Homestay), sont impliqués les ministères de l'agriculture mais aussi de l'éducation, sans qu'aucun n'ait préséance ou un leadership de projet. Ainsi, on peut supposer sans cynisme que tâche réelle du Ministère du tourisme n'est pas simplement de fournir le cadre global et l'orientation du développement produit touristique mais d'intégrer les programmes fragmentées formulées par les organismes connexes. Comme le tourisme est une responsabilité fédérale, presque tous les revenus du tourisme comme la taxe de vente de 10 % et la taxe de service de 5 % sont recueillis par le gouvernement fédéral pour la redistribution aux 13 États en Malaisie. En raison de son budget limité, *Tourism Malaysia* fait la promotion de seulement 13 destinations touristiques de Malaisie. Celles-ci sont les 13 états et territoires fédéraux. Cet alignement sur les délimitations administratives tend à scléroser la communication de l'offre touristique. Kuala Lumpur, en tant que ville-état semble avantagée par cette politique. Paradoxalement, cela crée une confusion et une sous-utilisation de la destination qui correspond à son aire métropolitaine, comme nous le verrons dans le chapitre suivant. Cette stratégie a causé la frustration des gouvernements des états qui souhaitent une représentation plus généreuse des attractions et produits de leurs territoires.



Carte 26 : Grand Kuala Lumpur: Organisation du tourisme

Certains, comme Melaka et Penang, ont décidé de s'affranchir de la promotion nationale et d'assurer leur propre promotion que ce soit sur les salons, que par des actions ciblées. A l'échelle métropolitaine, les autorités territoriales sont compétentes pour la planification

touristique. Pour la ville de Kuala Lumpur, la *DBKL* (et son antenne touristique pour la promotion), pour les banlieues et la majeure partie du « *grand Kuala Lumpur* », l'état du Selangor (et *Tourism Selangor* pour la promotion) et pour Putrajaya, la Putrajaya Corporation (avec *Tourism Putrajaya* pour l'action touristique). L'infrastructure institutionnelle de l'aménagement touristique de Malaisie épouse les formes hiérarchiques d'administration (Carte 26).

Au niveau provincial (état)

L'opposition entre fédéral et gouvernement local se superpose généralement à des oppositions politiques et des visions du tourisme et du développement qui diffèrent. On peut y voir, un conflit entre centralisation et autonomie. Les états ont compétence sur le développement territorial. Le *State Economic Planning Unit* (SEPU) a pour mission de mettre en place des stratégies et politiques de développement touristique dans chaque état. Elle est chargée de mettre en place les conditions favorables (légales et d'exploitation) et l'infrastructure pour faciliter les investissements privés. Cela se manifeste par la construction de routes, aéroports, ports, stations, mais aussi par la promotion et l'événementiel. Ces derniers points ont été les principales pierres d'achoppement. En 2002, le gouvernement fédéral avait décidé de décentraliser sur le terrain les questions de tourisme. La création d'un (*State*) *Tourism Action Council* (TAC) dans chaque état de la péninsule malaise était d'impliquer les états dans des processus les concernant directement. Leur but était d'être une plateforme de dialogue entre le ministère du tourisme (et par extension le gouvernement fédéral) et les états sur les questions touchant au tourisme. Dotés d'un mince budget de fonctionnement, les TAC étaient compétents pour des « actions » : développement de produits et organisation d'événements. Entre mais leurs efforts, jusqu'ici, ont porté principalement sur ces derniers. Entre 2002 et 2009 les états se sont engagés dans l'événementiel principalement et sans grande créativité ont fait le même type d'événement ou de campagne (*Visit Sarawak Year, Visit Johor Year, Visit Terengganu Year, Megasales Carnival...*). Les résultats, n'ont pas été à la hauteur des attentes. Les événements n'avaient pas de spécificité qui en justifie le voyage en dehors des habituelles danses folkloriques, marchés et soldes. Un brouhaha communicatif en a résulté, avec les états se sentant en concurrence. L'esprit de clocher, l'absence de cohésion et une confusion auprès des visiteurs a amené le remaniement de la politique locale de promotion.

Le manque de qualité des services hôteliers et de transports, des pratiques nuisibles à l'environnement dans certains états ont aussi justifié leur remise en cause et leur redéfinition en avril 2009¹⁹¹. Depuis, chaque état conserve une structure de promotion du tourisme, mais celle-ci accorde ses campagnes et actions avec l'intérêt national. L'état du Selangor, a lancé une campagne agressive avec « *Selangor Shines* » qui est destinée à attirer les excursionnistes et à favoriser les activités de loisirs urbains. Le statut de la *municipalité de Kuala Lumpur* (DBKL) est différent de celui des villes du Selangor, puisqu'elle ne dépend pas d'un état et s'y substitue partiellement. Elle a ainsi, un service de promotion touristique, sans moyens (*VisitKL*). Celui-ci a développé un site internet et un logo. C'est par les travaux d'aménagement que la DBKL peut influencer sur la qualité de l'accueil. L'aménagement de rues touristique et centrales comme Bintang Walk au début des années 2000, puis la couverture avec une marquise de la moitié de Petaling Street (2003) et plus récemment *Kasturi Walk*, une autre rue couverte, adjacente à Central Market permettent un cheminement piéton à l'épreuve du climat. Cette dernière vise à faire un pôle commercial et touristique autour de l'artisanat et

¹⁹¹ Bernama, April 03, 2009 *Tourism ministry to close down state action council offices* ([en ligne](#))

de l'art. On peut noter cependant une approche *top-down* du développement touristique. Le programme de transformation économique (2010) a identifié le besoin de rendre le centre de Kuala Lumpur plus agréable aux piétons. Rénovation des berges des rivières, piétonisation de rues et couverture de marquises sur deux kilomètres. Ces initiatives proviennent du cabinet du premier ministre. La DBKL ne fera qu'exécuter ce qui a été décidé en haut lieu. Ce manque d'autonomie, qui est justifié par la peur d'attitudes féodales et de corruption, explique l'absence de projets de pays ou de territoires.

Niveau local

Au plan local et municipal, les autorités ont été invitées par le Ministère du tourisme, à être plus actives dans la planification, la gestion et la promotion du tourisme. Celles-ci font mauvaise mine, invoquant le manque de financement et de personnel qualifié. Les autorités locales ne sont pas élues et sont de simples rouages de l'appareil administratif. En outre, les autorités municipales du Selangor ne considèrent pas le tourisme comme leur compétence, n'ayant pas de budget spécifique dévolu à cet effet. Elles ne bénéficient pas de revenus issus du tourisme. Elles doivent s'occuper des espaces verts et de la collecte des ordures et aussi d'urbanisme et qualité de vie. Cette compétence leur permet d'exercer des projets liés indirectement au tourisme (programmes de requalification urbaine et d'embellissement). A l'intérieur de l'aire urbaine de Kuala Lumpur, les centralités multiples sont amplifiées avec les phénomènes de mondialisation et de touristification. L'organisation de la destination urbaine est complexifiée avec des sites multiples dans la ville.

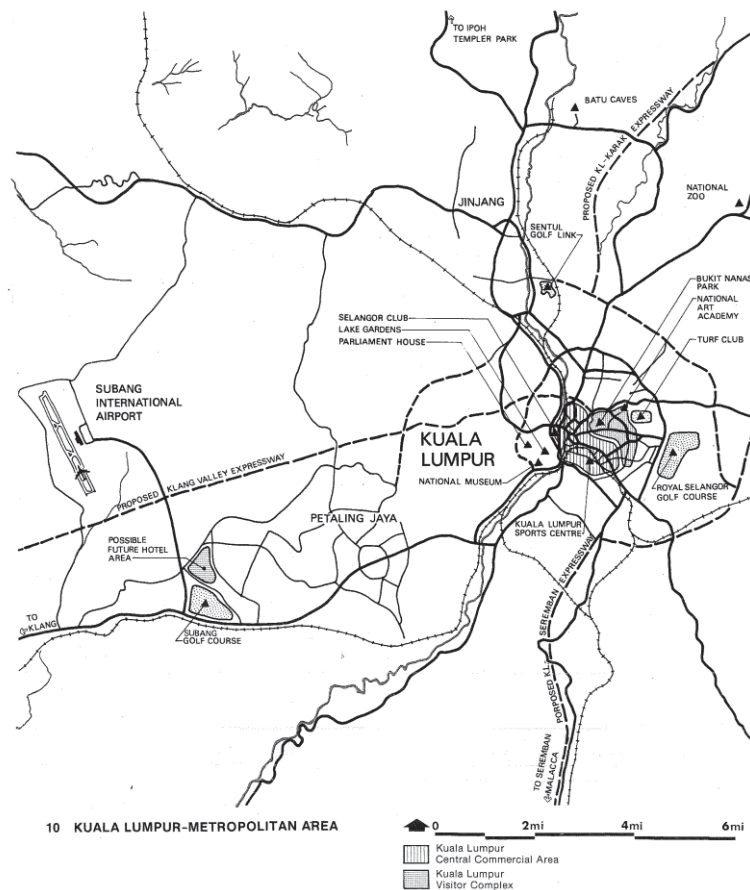
6.2.5 Stratégies de développement du tourisme

Le rôle du gouvernement malaisien pour l'aménagement et la gestion touristique a été permanent depuis les années 1970 (Hamimah, 2008). Le tourisme ressort du gouvernement fédéral pour les rôles de coordination et de planification. L'aménagement touristique est une partie intégrante du développement urbain. Les politiques de planification couvrant le développement du tourisme à l'égard des autres secteurs économiques sont contenues dans les plans économiques quinquennaux. Mais parallèlement d'autres politiques sont intervenues au fil des années, parfois concurremment. Les politiques de développement du tourisme en Malaisie ont surtout porté sur l'aménagement du territoire et le développement de zones rurales, qu'elles soient côtières (îles, Langkawi) ou enclavées (Taman Negara, promotion de l'écotourisme).

Débuts de politiques d'aménagement touristique

La mise en place d'une *agence nationale de promotion du tourisme* (1971) a marqué la reconnaissance de l'importance potentielle du tourisme dans le développement malaisien. Les politiques publiques sont héritées d'un document fondateur, le *Plan de développement du tourisme* (*Malaysia Tourism Development Plan*) qui établit une stratégie de développement touristique nationale (1975). Le premier Plan malaisien (1965-1970) ne fait presque pas état du tourisme comme source de développement. Il n'est pas prioritaire face à l'industrie et à l'agriculture. Le deuxième plan (1971-1975), montre une petite évolution avec une allocation de 8,6 millions de ringgit pour le développement d'infrastructures d'accueil. Il anticipait environ 170 000 touristes internationaux à l'horizon 1975. Pourtant ce chiffre était largement dépassé avant l'achèvement du plan. La mise en place du *Plan de développement du tourisme* de 1975 correspond à la prise en compte de l'importance du tourisme comme élément de développement (Marzuki, 2010). Ce plan établit les grandes lignes du développement

loisirs se trouve tout autour de la colline de Bukit Nanas, avec sa forêt vierge et la tour de télécoms qui la couronne. Le centre des congrès n'a pas été bâti à cet emplacement, ni le parc culturel ou l'aménagement de Bukit Nanas non plus. Le développement commercial s'est fait autour de Bukit Bintang. Sultan Ismail est resté le lieu de concentration d'hôtels de luxe, de tours de bureaux, de sièges de compagnies aériennes. La ville touristique projetée en 1975 s'inscrit dans une logique de développement. Le tourisme est garant de modernité, et l'aménagement de son espace ignore totalement la ville ancienne qui n'est pas intégrée à cette carte. La patrimonialisation de la vieille ville n'existe pas, et encore moins la prise de conscience de son potentiel.



Carte 28 : Infrastructure touristique de l'aire urbaine (1975)

Source : Malaysia Tourism Development Plan, 1975

Un regard à l'aire urbaine en 1975, montre que l'extension de la ville se cantonne aux abords immédiats de Kuala Lumpur (Carte 28). L'aéroport de Subang fait figure de porte d'entrée de la ville. Petaling Jaya est déjà développée et établie. Le réseau autoroutier est naissant. Trois terrains de golf sont identifiés. Ils sont aujourd'hui parmi les plus prestigieux. Ceci dit l'offre touristique est essentiellement ramassée au centre de la ville, à l'exception des golfs, du zoo, de Batu Caves. Le seul élément qui pressent une expansion extramuros du tourisme est mentionné près du golf de Subang, avec la possibilité d'une zone hôtelière. Le plan considère l'espace urbain périphérique comme une zone à industrialiser et sans intérêt d'aménagement touristique public. Mais des mégaprojets financés par l'initiative privée sont en train d'être construits et de devenir les succès commerciaux de Genting et de Sunway qui correspondent à une demande d'une classe moyenne urbaine émergente dans les années 1970, ce que la planification n'anticipe pas.

Des politiques touristiques favorisant le développement des périphéries

Tout au long des années 1970 et 1980, l'aménagement touristique en Malaisie s'est fait en parallèle du développement territorial, avec l'exploitation des ressources naturelles (marines et forestières) et la création de nouvelles attractions touristiques dans le monde rural. L'action gouvernementale suscite le développement de Langkawi dans les années 1980 et illustre cette volonté de tirer de l'isolement les zones rurales et de les développer avec la construction d'une infrastructure importante. Pourtant, l'impact sur le mode de vie rural et les communautés a été important. Le développement de régions est décidé selon une approche technocratique, sans pour autant consulter les populations concernées. Aussi, le vote des états traditionnalistes de la côte Est, en faveur de l'opposition gouvernementale a aussi été une manière de refuser des choix de développement qui leur échappaient. La côte Est reste ainsi très peu touchée par le tourisme de masse. Le tourisme a gagné en importance dans les thèmes des plans nationaux seulement en 1990 avec le sixième Plan (1991-1995). Celui-ci reconnaissait le problème de déficit d'image et d'identité du pays qui était préjudiciable au développement touristique. Aussi il élaborait des stratégies pour mettre l'accent sur le développement d'une image distincte¹⁹². La politique touristique nationale de 1992 (*National Tourism Policy*) y répond partiellement en organisant des principes directeurs qui consistent à encourager un développement économique et social équitable ; à créer une image améliorée de la Malaisie à l'échelle internationale ; à promouvoir les entreprises rurales ; à générer de l'emploi ; à encourager la participation dans le secteur du tourisme par toutes les communautés ethniques et enfin à forger l'unité nationale. Cette politique touristique était surtout vue comme un moyen d'achever des objectifs économiques et sociaux et d'aménagement du territoire. Ceux-ci affichent aussi le choix d'un tourisme différent de l'image de carte postale du *Sea, sex and sun* de la Thaïlande voisine. Les zones de développement privilégient donc des activités « propres » en harmonie avec les sensibilités du moment : tourisme fluvial, écotourisme, agrotourisme, tourisme culturel et patrimonial, MICE. Finalement, la représentation de l'identité malaisienne a été formalisée dans le septième Plan (1996-2000), autour des idées du « *mode de vie malaisien* ». Celui-ci s'incarne par le monde rural, évoquant l'idée d'un lieu simple, de havre de paix et de joie de vivre où se ressourcer loin des soucis urbains. Autant dire que la Malaisie, à ce moment-là n'est pas encore prête à se voir comme un pays ayant approprié sa modernité et son urbanité. D'ailleurs, le développement concerté de destinations urbaines reste inexistant tout au long des plans successifs. Le tourisme sert le développement rural, et l'agrotourisme et l'écotourisme sont mis en avant comme une solution miracle aux problèmes de sous-développement chronique du monde rural (Siti-Nabiha, Wahid, Amran, Haat, & Abustan, 2008). Une fois encore, les projets de mise en tourisme sont avant tout des infrastructures lourdes qui sont déversées sur des territoires, dans une approche technocratique (*top-down*). Si les fonds investis par le gouvernement se sont dirigés vers les zones côtières rurales, par une politique publique d'aménagement touristique qui profite aux régions isolées, le tourisme se manifeste surtout dans les zones urbaines, où la consommation est également locale. Le développement rural reste dans l'esprit des politiques touristiques. Cependant, le réalisme l'emporte désormais, sur le tourisme en Malaisie. Le tourisme n'est pas une solution miracle pour les régions rurales isolées, décidé en haut lieu et imposé sur le terrain. Cela conduit à une approche basée sur le volontariat local. Le tourisme de masse et l'écotourisme ne sont pas compatibles. Les projets à

¹⁹² EPU, 1990

petite échelle d'agritourisme fonctionnent mieux et sont reçus positivement par les populations hôtes dans la mesure où ils gardent le contrôle du tourisme

L'émergence de la touristification urbaine

La seconde politique touristique nationale (2003 – 2010) (*Second National Tourism Policy*) avait pour premier but de hisser la Malaisie vers le haut en la transformant d'un tourisme bas de gamme à un tourisme haut de gamme. La comparaison avec la Thaïlande, qui elle aussi est considérée bon marché, illustre les faibles dépenses par touriste. A partir du huitième Plan (2001-2005), le tourisme devient une stratégie lourde de développement. Un milliard de ringgit sont attribués au tourisme, en privilégiant la protection de l'environnement, de développement d'infrastructures et la protection et conservation du patrimoine national¹⁹³. Ce plan reflète la prise en compte de plus en plus sérieuse de l'importance du tourisme malaisien par le gouvernement. Celui-ci ne veut plus que la Malaisie se contente d'un rôle secondaire sur le « circuit touristique » international, coincée entre Singapour et la Thaïlande. L'accent est ainsi mis sur les infrastructures d'accueil et l'accessibilité du pays. Le but est de faire de l'aéroport international de Kuala Lumpur (KLIA) la porte d'entrée de l'Asie du Sud-est. Le nombre de chambres d'hôtel passe de 124 413 en 2000 à 155 356 en 2005. Le rôle crucial des villes commence à être pris en compte. Malgré tout, les espaces ruraux restent favorisés dans les dotations gouvernementales. Le Fonds d'infrastructure et de développement du tourisme reçoit 2,4 milliards de ringgit qui sont distribués aux zones côtières et aux îles de Pangkor, Redang, Tioman et de Langkawi. L'accélération du développement touristique contribue à une euphorie de construction, quand le discours insiste sur « protection et développement des infrastructures ». En parallèle, de nombreuses initiatives des plans de développement finissent en demi-échecs et ne réapparaissent plus ensuite. Le développement du tourisme de croisière n'a pas été à la hauteur des espérances. Les projets d'intégration touristique régionale (Sumatra-Nord et Malaisie) pour encourager les touristes de Chine à visiter Sumatra après Kuala Lumpur se sont soldés par des échecs. La coopération régionale de l'ASEAN, pour vendre l'ensemble des pays aux autres continents (via la marchandisation des ressources rurales notamment l'ambiance rurale et la convivialité des hôtes) n'a pas donné les résultats escomptés, par manque de mesures concrètes en faveur des acteurs de l'industrie qui fonctionnent dans un environnement très concurrentiel. En outre, les implications sociales du tourisme sont rarement mentionnées dans des documents d'orientation avant tout économiques.

Malgré tout, la redéfinition de l'identité malaisienne s'est poursuivie, en délaissant l'image d'un pays rural et conservateur, au profit du multiculturalisme unique du pays et de la quintessence de l'Asie en un pays. Cela s'est avéré une stratégie extrêmement efficace. Elle a débouché sur la campagne *Malaysia, Truly Asia*, qui a été adoptée comme slogan touristique, mais aussi comme devise officielle du pays par les Malaisiens. En dépit de l'impact de la conjoncture mondiale, douze ans après la crise financière de 1998, sept ans après la crise du SRAS, le tourisme connaît une croissance soutenue en Malaisie. La Malaisie a mis en place des projets de développement touristique reposant sur des infrastructures denses et modernes : un bon réseau de communication et une infrastructure hôtelière de qualité. L'espace rural à proximité des grandes agglomérations a aussi connu un boom de l'infrastructure d'accueil, captant la clientèle locale (Bukit Merah, entre Ipoh et Penang). De plus la région de Kuala Lumpur est avant tout vue comme un marché émetteur vers les régions reculées. Les campagnes de promotion du tourisme domestique (*Cuti-cuti Malaysia*) abondaient dans cette

¹⁹³ Eight Malaysia Plan (Economic Planning Unit, 2000)

direction. Les Singapouriens viennent en masse à A Famosa, près de Malacca, ainsi qu'à Genting Highland et Bukit Tinggi (Colmar Tropicale) où ils se mêlent à la clientèle venue de Kuala Lumpur. Cependant le tableau en dehors des résultats économiques, n'est pas tout rose. Les progrès rapides de développement du tourisme en Malaisie ont encouragé le gouvernement fédéral à continuer dans la même direction avec 1,9 milliard de ringgit dans le neuvième Plan (2006-2010) pour l'infrastructure et la conservation de l'environnement dans les destinations touristiques. La conservation de l'environnement est importante dans les discours, mais somme toute secondaire. La position actuelle s'inspire des politiques d'aménagement du territoire en France, dans les années 1960. Plusieurs fois l'aménagement des stations du Languedoc-Roussillon m'a été cité en exemple positif qu'un état en développement comme la Malaisie devrait suivre. « *Il y a encore tellement de nature en Malaisie. Avant de conserver, il faut d'abord se développer et construire l'infrastructure*¹⁹⁴ ». La construction massive faite par des développeurs avides et le manque de vision à long terme, rendent vite ces stations touristiques dans des zones protégées des désastres écologiques. L'île de Langkawi, les îles de Redang, Tioman pour la plongée, les espaces naturels de Bornéo l'illustrent. Le cadre de forêts primaires, de faune, de flore abondante, d'espaces sous-marins intacts sont mis en péril. Ultérieurement, les lieux ravagés perdent leur attractivité et deviennent des carcasses, épaves du surdéveloppement touristique.

La montée du tourisme urbain

Les villes malaisiennes subissent un développement mixte qui les transforme en un cloaque de centres commerciaux, de mégaprojets et de zones commerciales et résidentielles anonymes. Melaka et Penang, ont réussi à faire reconnaître leur patrimoine culturel. L'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO de ces deux villes, a permis de sauvegarder les centres villes. Kuala Lumpur, avait un patrimoine moindre, mais son développement a sacrifié la majeure partie de son patrimoine. Tous ces complexes de villégiatures présentent une panoplie urbaine dans un cadre de nature. Jusqu'à récemment, les politiques touristiques ont fait la part congrue à Kuala Lumpur et sa région. Elles partent du principe que le tourisme relève de l'aménagement du territoire.

Politiques touristique et urbaine	Implications pour KL
Malaysia Tourism development plan (1975)	Ville moderne - Création d'infrastructures d'accueil et nouveau centre ville
Guidelines for National tourism development (1989)	Ville moderne – tourisme d'affaires, tourisme familial – parcs à thèmes, shopping – diversité ethnique mise en avant
Malaysia tourism policy document (1990)	Rôle de tête de pont, transit vers intérieur (forêts et îles)
National Ecotourism Plan (1997)	aéroport, construire un centre ville
Second National Tourism Policy (2003)	Montée en gamme – offre de shopping, hôtels de luxe, ville de congrès - Accueil, porte d'entrée nationale et régionale
KLSP2020 ¹⁹⁵ (2001)	Ville de classe mondiale : mêmes fonctions, mais aspirations plus larges. Importance des transports, de la qualité de vie et de l'environnement
KLCP Plan 2020 (2007)	
ETP (2010)	Une ville destination : rôle global, accès (TGV), construire lieux iconiques, développer offre culturelle (ville créative)

Tableau 34 : Aperçu des politiques touristiques

Vu que la vallée du Klang est développée, elle n'a pas besoin d'aides supplémentaires. La logique de marché et du laissez-faire est très présente. Le secteur privé est à même de le

¹⁹⁴ Entretien, 2010, Cadre ministériel

¹⁹⁵ KLSP, 2002 http://klcityplan2020.dbkl.gov.my/eis/?page_id=296

prendre en charge, vu que les infrastructures sont développées. Le comportement du marché immobilier révèle qu'une grande part de l'intérêt se focalise sur le Triangle d'or, mais aussi les centres d'affaires secondaires, comme à Bangsar, Damansara ou Petaling Jaya. C'est le tourisme de masse qui fait la fortune du tourisme malaisien, vers les resorts et surtout vers les grandes villes, avec Kuala Lumpur en tête. Le potentiel de développement du secteur reste important. Son exploitation devrait être favorisée par les 185,5 millions alloués par le gouvernement dans le cadre du budget 2010, ainsi que par la libéralisation annoncée de plusieurs secteurs des services, dont le tourisme. Les politiques de développement du tourisme à Kuala Lumpur sont basées autour de l'extension de l'infrastructure touristique, la création d'équipements pouvant recevoir des touristes et les résidents (Tableau 34). D'ailleurs, symboliquement, entre 1975 et 2010, les plans cherchent constamment à associer l'idée du besoin d'un centre ville prestigieux à ceux du tourisme. En 1975, le centre ville, vitrine de la ville est pressenti pour la zone de Jalan Sultan Ismail (Bukit Bintang), alors qu'en 1990, le projet voulu transforme l'ancien hippodrome en nouveau centre ville de Kuala Lumpur (KLCC). En 2010, autre époque et ambitions, le planificateur imagine un centre ville qui serait constitué par la tour *Warisan Merdeka* (Bukit Bintang), quitte à raser le passé urbain qui l'occupe actuellement. La ville préfère la politique de la table rase à celle de la réhabilitation du patrimoine. C'est cette course en avant, cette quête de modernité qui semble animer les plans successifs, comme si la modernité pouvait servir de faire-valoir d'une ville en proie au doute et refusant de s'analyser. Toute introspection avec le passé étant un risque trop lourd. En parallèle à cette quête les thèmes de développement du tourisme ont peu évolué, en essayant de capter les clientèles de touristes d'affaires, de congressistes et aussi, plus récemment de touristes purs. La politique de mégaprojets a été largement utilisée, associant centre commerciaux, bureaux, logements, parc à thème, centre de congrès, hôtels (Genting, Sunway, Mines, The Curve, etc.). L'exemple de KLCC conjuguant les deux (Hairul, et al., 2004). La venue des Jeux Asiatiques en 1998, par l'investissement massif qui en a résulté, a permis d'y conjuguer une politique d'équipements, d'infrastructures et de rénovation capables de changer l'image de la ville. Comme pour les villes olympiques, Kuala Lumpur a offert un visage nouveau, dont les tours Petronas furent le fleuron.

Cependant le *KLSP 2020* indique que le marketing et la promotion de Kuala Lumpur sont inadéquats. Paradoxalement pour le schéma directeur d'une métropole, il insiste sur un développement du tourisme en Malaisie passant par la création de sites touristiques (*resorts*) clés en main, plutôt que de favoriser l'aménagement urbain qui ensuite préfigure la touristification. Malgré tout, le tourisme urbain a explosé et la ville s'est touristifiée, en passant d'un statut de ville étape, à celui de destination, dont la déclinaison de l'offre se raffine et s'étoffe. Le thème du patrimoine, celui de la culture, celui de la créativité et de la culture urbaine trouvent un écho qui n'existait pas auparavant. La planification recherche toujours la croissance économique. Désormais le mot d'ordre est celui de la quête du touriste à « *haute valeur ajoutée* », dont le tourisme urbain semble être le meilleur ami. Valoriser Kuala Lumpur, c'est selon l'ETP « *dynamiser le moteur de l'économie nationale* »¹⁹⁶. En valorisant le tourisme à Kuala Lumpur, l'ETP fait coup double. Le chapitre du tourisme de l'ETP comprend six thèmes sensés procurer des résultats significatifs en dix ans, soit à l'échéance 2020. Ces thèmes sont matérialisés autour de 12 points clés, dont neuf ayant un intérêt dans le Grand Kuala Lumpur (Tableau 35). L'ETP fait étal de l'objectif d'augmenter les dépenses des touristes. Le thème du luxe abordable est mis en avant sachant que 28% des recettes touristiques proviennent du shopping, contre 35% à Singapour et 57% à Hong Kong. L'objectif affiché est d'arriver à 35% en 2020. La suggestion de supprimer toute taxe sur les

¹⁹⁶ ETP et 10^e plan

produits de luxe n'a pas été accueillie chaleureusement. En plus d'une perte de revenu pour l'état, les touristes achetant des produits de luxe sont plus sensible à l'ambiance de la ville, l'exclusivité et la valorisation procurée par l'acte d'achat plus que par une ristourne financière, qui peut être davantage perçue comme dévalorisante.

Néanmoins l'impact sur la ville se manifeste par la décision de créer un mail piétonnier géant, reliant les centres commerciaux de l'hypercentre sur plus de quarante kilomètres. Il s'agit d'intégrer les îles commerciales de la zone centrale de Bukit Bintang et de KLCC par voie de passerelles de navigation et en recouvrant les rues de marquises pour procurer un cheminement piétonnier. La volonté de capturer les familles, fait partie des objectifs habituels, en ciblant surtout l'émergence des classes moyennes indiennes et moyen-orientales, par la création de parcs à thèmes (Sepang). L'attention portée à l'événementiel et au divertissement indique la volonté de changer l'image conservatrice de la ville. L'ETP a une signature progressiste et séculaire en insistant sur le besoin d'amplifier le nombre de festivals et événements ainsi que la vie nocturne qui est trop sage par rapport aux pays voisins.

	Thème	Points	Implications dans le Grand Kuala Lumpur
1	Luxe abordable	Positionner la Malaisie comme une destination de shopping hors taxes	Centres commerciaux avec produits de luxe
2		Transformer KLCC et Bukit Bintang en une zone de chalandise rénovée	Interconnexion piétonnière dans le triangle d'or (Bukit Bintang)
3		Etablir trois pôles de distribution de produits de luxe en Malaisie (villages de marques)	Sepang
4	Familles	Créer une riviéra des Détroits avec croisières	
5	Événements divertissement	Cibler plus d'événements internationaux. Restriction sur les concerts relaxés	Stades, Centres de congrès, etc
		Créer des zones réservées au divertissement et vie nocturne	P. Ramlee - Cangkat BB, Asian Heritage – Sunway - Genting
6	bien-être et sports	Développer l'industrie du bien-être et Diversifier l'offre de tourisme sportif	Infrastructure de spas Golfs, F1 Sepang
7	Tourisme d'affaires	Etablir la Malaisie, destination d'affaire capitale	centres de congrès : MATRADE
8	Accès	Capturer la croissance des vols moyen-courrier	KLIA
9	Hôtels	Améliorer l'infrastructure d'hébergement	Rénovation du parc hôtelier

Tableau 35 : ETP tourisme et Kuala Lumpur

Il s'inspire directement des théories de la *ville créative* et mesure les résultats glanés par Singapour en conduisant une telle politique. Néanmoins, il prend des gants pour ne pas s'attirer les foudres de l'extrémité conservatrice du gouvernement et des religieux. Il recommande de créer des enclaves pour la vie nocturne et le divertissement. Le zonage suit la politique de maîtrise des risques, tout en profitant de ses retombées. Les espaces centraux de Kuala Lumpur et les quartiers libéraux de Bangsar et Mont Kiara reçoivent déjà cette vie nocturne, ainsi que Sunway et Genting. Il est proposé de l'étendre à d'autres zones. Le coût du plan est estimé à 204 milliards de ringgit sur dix ans, avec seulement 2% qui viendrait du gouvernement (4 milliards). Celui-ci se contente d'être un facilitateur d'opportunités, ouvrant la voie au secteur privé (voyages organisés, hôtellerie-restauration, transports, etc). Cela est repris dans la politique de développement mise en place en 2010, de croissance urbaine dans une perspective de croissance économique (PIB)¹⁹⁷. Les autres parties du plan n'apportent pas

¹⁹⁷ The Star, Octobre 2010 Nine entry-point projects to help increase GNI: [The Star, Octobre 2010](#)

d'aménagements notoires pour le grand Kuala Lumpur. Il peut être fait mention, en conclusion que la révolution des compagnies bas-coût dans le transport aérien, ont été très bénéfiques pour Kuala Lumpur, par le trafic qu'elles génèrent et par la présence d'Air Asia qui a agit comme un agent de *branding* significatif pour la ville.

6.3 Médiatisation de la ville et discours du marketing urbain

*Kuala Lumpur, Modern metropolis amongst colourful cultures. A potpourri of races and cultures, KL, is a kaleidoscope of fascinating sights and sounds. Immerse yourself in its abundance of attractions – exciting theme parks, world class sporting events, dazzling cultural performances and entertaining nightlife*¹⁹⁸

L'environnement multiculturel de Malaisie et la modernité urbaine sont présentés comme les ingrédients essentiels qui font de Kuala Lumpur une métropole attractive et pleine de vitalité. En d'autres mots, diversité ethnique, climat tropical, culture malaise, modernité et un sentiment de modération sont le cocktail représentant la ville phare de la Malaisie. Pourtant l'image de la ville et son portrait touristique héritent d'une histoire différente et sont aussi représentées différemment en dehors des brochures touristiques.

6.3.1 Évolution du Tourisme et de l'image

Avec la colonisation britannique et la construction d'une infrastructure routière, ferroviaire et hôtelière, les débuts du tourisme se sont faits autour des années 1920. La promotion s'est faite par les compagnies de transports (chemins de fer, FMSR), vantant leurs destinations. La *Malayan Trilogy* (Burgess, 1956), relate les débuts d'un tourisme, pratiqué essentiellement par des fonctionnaires et résidents européens en Malaya. Ceux-ci établissent, par leurs pratiques, les marques d'un tourisme cherchant à recréer un environnement européen.

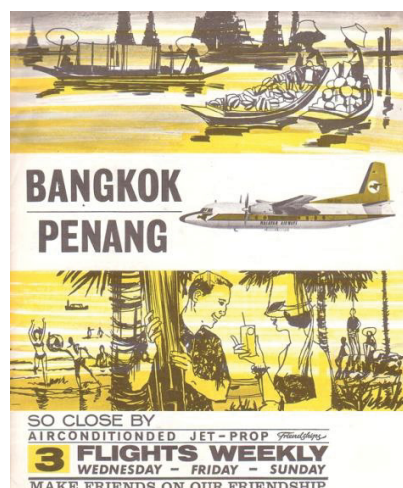


Illustration 22 : Affiche touristique, Penang (1963)

(Source : Malaysian Airways)

Echapper au climat tropical est la principale motivation du tourisme de villégiature qui permet la création de stations d'altitude sur les hauteurs des montagnes de Malaya. Ces

¹⁹⁸ Tourism Malaysia, (2010) Brochure touristique de la ville

stations sont développées selon la facilité d'accès depuis les villes coloniales principales. Fraser's Hill et Cameron Highlands sont les plus proches de Singapour et Kuala Lumpur, alors que Penang a la chance d'avoir sa propre station d'altitude sur l'île même. D'ailleurs le caractère touristique de Penang Hill est accentué par la mise en place d'un funiculaire en 1923¹⁹⁹. D'ailleurs Penang reste la ville touristique par excellence, même après l'indépendance. Le rôle de Kuala Lumpur change, avec son statut de capitale et une expansion urbaine fulgurante. Mais Penang conserve l'avantage de l'ancienneté, tout en étant une ville patrimoniale, mais progressiste et attractive. Elle est aussi entourée de plages de qualité mondiale, avec sa station d'altitude, sa diversité et son ambiance unique, elle est surnommée « *perle de l'orient* ». Les brochures des années 1960 illustrent le caractère moderne et détendu de la ville. Des touristes souriants et détendus sirotent un verre, près d'une plage animée (Illustration 22). En comparaison, Bangkok est dépeinte comme exotique et mystérieuse, avec les silhouettes thaïes, des marchés flottants traditionnels et des stupas de pagodes en fond.

Le caractère touristique de Kuala Lumpur, en comparaison avec Penang qui vole toute l'attention jusque tard dans le 20^{ème} siècle, demeure limité. La ville se cantonne à un rôle administratif secondaire au sein des états malais fédérés (FMS) et de nœud ferroviaire. D'ailleurs la gare de style moghol est présente sur tous les documents iconographiques des années 1930 (Illustration 23). C'est dans l'ennui dominical chronique de ce poste administratif reculé qu'est né le *Hash House Harrier*, en 1938²⁰⁰, nouveau passe temps des coloniaux. Les fonctionnaires anglais en butte à l'ennui, au Selangor Club, décidèrent d'organiser ces courses à pied, finissant avec des jeux et gages alcoolisés pour les perdants. Mais si la formule a essaimé dans le monde, c'est par la conjugaison de pratiques de sociabilité et d'exploration de l'environnement local. En cela, ces pratiques anticipent les formes contemporaines d'exploration touristique urbaine.



Illustration 23 : Affiches touristiques (1935)

Les affiches représentent l'imaginaire de la Malaya coloniale perçue sous les yeux britanniques. D'un côté la modernité incarnée par les chemins de fer et des gares monumentales (gauche). De l'autre, la forêt tropicale, les palmiers et cocotiers, maisons de

¹⁹⁹ Malaysian Nature Society, Penang Development Corporation (PDC) et al. *Penang Hill — A Part of Our Heritage* (brochure)

²⁰⁰ Aujourd'hui plus de 1700 comités de Hash House Harrier dans le monde continuent cette tradition.

bois de kampung, une indigène voilée et un volcan à l'arrière plan. Tout indique l'exotisme d'une destination fantasque, dans lequel Rudyard Kipling serait à l'aise. Cette illustration est d'ailleurs plus associée à un décor javanais que spécifiquement malais. Peut-être est-ce l'influence des représentations réussies des Indes néerlandaises qui inspire une telle esquisse. En effet, les Hollandais s'étaient affairés à promouvoir activement le tourisme à Bali, Java et Sumatra alors que le tourisme n'était pas perçu comme une nécessité par les Britanniques pour la Malaya (Stockwell, 1993). Seules les compagnies ferroviaires l'ont promu, au travers de leurs destinations. Il n'y a pas eu de création de structures de promotion touristique comme à Java et Bali. La majorité des visiteurs étaient des colons ou fonctionnaires affectés à l'établissement des Détroits et aux Etats Malais Fédérés. Le Kuala Lumpur colonial est représenté par sa gare à l'architecture moghole, au cœur du réseau ferré de la Malaya entre Singapour et le Nord de la péninsule. La ville de toute façon n'est guère plus qu'une ville étape. Le développement d'une aviation commerciale et l'indépendance changent la donne. Le transport aérien en Malaisie a commencé pendant les débuts de l'aviation avec la création de la *Malayan Airways Limited* (MAL), en 1937 pour desservir les colonies anglaises de Penang et Singapour. La consommation urbaine est essentiellement liée aux visiteurs d'affaires. Avec l'indépendance et l'arrivée des jets, les routes de la compagnie se développent exponentiellement avec des liaisons intercontinentales. En 1971, la MAL est devenue la *Malaysian Airline System* (MAS) ou simplement *Malaysia Airlines*

Depuis les années 1970

La promotion du tourisme en Malaisie à partir des années 1970 a été conçu comme naturel, balnéaire et sportif (plongée..), voire culturel, en proposant un dépaysement immédiat (culture rurale traditionnelle malaise, villes mixtes et colorées...). Il sert aussi à façonner la représentation voulue de l'identité nationale.



Illustration 24 : Publicité Malaysian Airways et Visit Happy Malaysia

Sources : Publicité pour Malaysian Airways, 1969 (La Revue Française), Brochure Thai International, (1969)

La période de croissance des compagnies aériennes marque aussi un changement des acteurs de la promotion de la destination malaisienne. Les chemins de fer disparaissent et les compagnies affichent leur vitalité. Kuala Lumpur se trouve propulsée au centre d'un réseau de transports internationaux et prend ses marques comme porte d'entrée du jeune état, alors que Penang se transforme en pôle régional. Les thèmes qui dominent sont ceux d'un pays avec des traditions vivaces (Kriss – poignard traditionnel, Illustration 24) qui se manifestent par les

costumes (Malaises en *baju kurung* et *baju kebaya* (robes traditionnelles) et avec ombrelles). Signe des temps, elles apparaissent sans voile, juste avec un châle posé négligemment sur les cheveux. La modernité est aussi clairement évoquée, avec un immeuble neuf à l'arrière. Il permet de contrecarrer toute mauvaise interprétation du triporteur et des cocotiers de l'arrière-plan (Illustration 24). La promotion touristique passe à partir des années 1970 sous l'égide d'un nouveau Ministère du Tourisme. Les thèmes qui sont abordés ensuite, vont de pair avec la politique touristique nationale. La promotion touristique du pays se concentre surtout sur le développement régional qui favorise les destinations rurales périphériques. Tout d'abord les zones côtières avec plages idylliques, et possibilités de plongée, surtout les îles de la côte Est, Langkawi, Bornéo. Ensuite, les zones naturelles de jungle et de biodiversité, offrant des vacances actives et de découverte. Le centre de la péninsule est favorisé avec Taman Negara, ainsi que Bornéo. Le logo de représentation de la Malaisie caractérise cette vision d'une identité faite de couleurs associant les éléments de la nature.

La diversité, élément essentiel

Le développement touristique de la Malaisie met les villes en rôle de support, à des destinations balnéaires et naturelles. Leur place secondaire crée une déconnexion entre la réalité sociale du pays et la façon dont celui-ci est représenté tout au long des années 1980 et 1990. Cette fadeur et l'absence de tout référent culturel ou géographique n'aide pas à faire émerger une image claire du pays. Dans les années 2000, les organismes de promotion touristique et les professionnels du tourisme évoquent la difficulté à vendre le pays. La Malaisie semble souffrir d'un déficit d'image à l'échelle mondiale. Ce manque d'image forte se traduit au pire par l'incapacité des gens à la localiser. Au mieux elle ressort parmi les souvenirs jaunis de campagnes alanguies, de villes sans âmes au moralisme pesant. Les charmes des sourires de la Thaïlande et l'efficacité internationale de Singapour font de l'ombre à la Malaisie. Les communautés les plus exogènes peuvent assimiler la Malaisie à un vague ensemble d'îles et des jungles luxuriantes, ou encore à un Grand Prix de Formule 1 et des tours jumelles. Les Européens deviennent plus familiers à l'évocation de Malacca et de souvenirs exotiques de routes des épices. Les Chinois de Chine l'assimilent au *Nan Yang*, et pour les pays de culture islamique, c'est l'extrémité orientale du *Dar al Islam*.

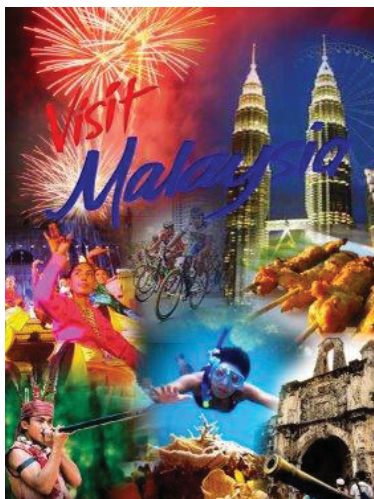


Illustration 25 : Affiche promotionnelle de Malaisie et Logo de Tourism Malaysia

Source : Tourism Malaysia, 2010

Finalement, les influences multiples subies par le pays et la nature composite de la promotion touristique rendent de la Malaisie une impression de touche à tout, un ensemble

composite indéfini. L'essence composite du pays est abordée par la suggestion faisant référence au monde et à la diversité culturelle de l'utilisation d'une fleur à quatre couleurs différentes (Illustration 25). Cependant, les campagnes de *Tourism Malaysia*, évoluent et accentuent l'iconographie officielle : multiracialité, harmonie, couleurs. « *Malaysia, Truly Asia* », slogan de l'ONT créé en 1999 représente la confluence des principales populations d'Asie sur un même sol. Ce slogan a finalement trouvé un écho tant auprès des touristes que de la population qui se l'est approprié. Des voix dissonantes l'interprètent comme le pire de l'Asie : népotisme, autoritarisme, négation de l'individu. D'autres s'arrêtent sur l'adverbe '*truly*' qui semble se réclamer d'une authenticité douteuse, venant d'un pays soupçonné d'être un haut lieu de la contrefaçon en Asie. Finalement, le visage donné de la Malaisie est avant tout, d'une destination faite de plages et de nature. La part donnée aux villes s'est accrue plus récemment. Elles sont modernes, multiculturelles offrant des possibilités illimitées de shopping. Les représentations nationales essaient de mettre en avant le caractère multiple et dynamique du pays, par des images pleines de couleurs, voire par des mosaïques (Illustration 25). Le caractère islamique n'apparaît que minimisé sur les publications des instances touristiques nationales et des grandes villes. Les états sous contrôle du parti islamique, en revanche, mettent l'accent sur l'islam et minimisent les représentations d'activités récréatives (Noor Hazarina, Murphy, & Nazlida, 2007). La représentation urbaine suit ces tendances et en ajoute d'autres.

6.3.2 *Marqueurs urbains : diversité et modernité*

La Malaisie urbaine apparaît au travers les villes patrimoniales de Melaka et de Penang et la modernité de Kuala Lumpur. Le paysage urbain est perçu comme l'élément majeur et visible de la mise en scène de l'espace urbain. La morphologie urbaine de Kuala Lumpur vient à représenter un élément important de perception de cet espace urbain dans les représentations mentales de ses habitants et de ses visiteurs. Les marqueurs urbains de la diversité et la modernité sont mis en avant, au service du tourisme, de la qualité de vie, de la construction nationale et aussi pour achever de convaincre de la réalité d'une ville de classe mondiale. Pourtant la relation à l'environnement urbain a changé avec son rôle structurel qu'il a sur ses utilisateurs. Les représentations de la ville naviguent ainsi entre les pôles de la construction nationale, de l'internationalisme, de l'harmonie et des traditions maintenues, de la diversité et de la modernité.

La diversité en image

Les brochures éditées par *Tourism Malaysia* (Ministère du Tourisme) et les sites internet reprennent une catégorisation similaire des thèmes de visite de Kuala Lumpur. Les clichés de la combinaison d'une ville ultramoderne et des traditions de trois ethnies semble constituer le cœur des actions de promotion. La ville est représentée sous à une approche sensorielle ; un ensemble visuel (architecture, groupes ethniques), olfactif (cuisines), gustatif (cuisines et plats), tactile (achats) et auditif (langues). La ville est définie rapidement comme un « mélange délicieux d'influences et de traditions qui rayonne d'un charme excitant et engageant ». Cinq thèmes principaux regroupent les raisons majeures de la visite selon ces sources (Figure 28). Les thèmes du climat, de la diversité et de la modernité constituent les éléments clés de cette approche. La partie sur la diversité reprend les thèmes nationaux mis en avant par *Tourism Malaysia* (harmonie culturelle). L'idée d'une pléthore d'options et d'un rythme trépidant ressort des documents promotionnels.

Diversité culturelle	Multiculturalisme, représentation de l'harmonie raciale avec des photos de personnes souriant en costumes traditionnels. Festivals, folklorisation de l'image ethnique et fixation.
Diversité culinaire	Nourriture variée et diversité des plats et traditions culinaires. Plaisir des sens. Explosion de couleurs et de saveurs.
Nature	Climat tropical avec les parcs à thèmes, la nature à Kuala Lumpur, décrite comme une ville verte
Urbanité moderne	Dynamique, la vitalité commerciale et les possibilités de shopping sont mises en avant, avec des images de famille heureuse
Service moderne	La modernité des services (transports, hôtels) de la ville. le rapport qualité prix et l'accueil sont mis en avant

Figure 28 : Thèmes du tourisme urbain à Kuala Lumpur

Mais le point crucial est fait par les possibilités d'achats, depuis les bibelots achetés sur les marchés jusqu'à la haute couture, la ville est un kaléidoscope de cultures, de coutumes et de cuisines²⁰¹. L'identité locale de Kuala Lumpur apparaît polychrome et diversifiée, tout en se réduisant à une représentation folklorisée et figée des communautés. Les trois grandes traditions apparaissent sous le portrait folklorisé et ritualisé des festivités.



Source : MTC, 2011

Illustration 26 : La diversité, marqueur de Kuala Lumpur

L'image extraite du site internet du *Centre du tourisme malaisien* (MTC) de Kuala Lumpur exprime les ingrédients de l'image désirée. Un visage souriant, la diversité, et le groupe malais au centre (Illustration 26). Une représentation symbolique de l'harmonie raciale, mais folklorisée et idéalisée. Le logo du « *satu Malaysia* » incarne le soutien des politiques officielles. La partie religion est représentée par la mosquée « bleue ». Mais derrière le cliché à destination des visiteurs étrangers, la culture urbaine découlant de ce tissu multiculturel, n'est pas mise en avant. Les images folklorisées « figent » aussi la perception que la société a d'elle-même, bien qu'elle ne corresponde pas ou plus à la réalité.

Silhouette urbaine et modernité : Vendre la ville de classe mondiale

Knafou (2007) souligne l'influence de la modernité sur l'attraction et l'image des villes. La métropole fonde son fonctionnement touristique sur sa modernité et les dernières prouesses architecturales attirent le touriste. C'est d'ailleurs partiellement la stratégie adoptée à Dubaï avec les îles du « Monde », du « Palmier » et aussi avec l'hôtel *Burj* en forme de voile ou la tour *Khalifa*. Les différentes manières de percevoir l'espace urbain dépendent du locuteur et de ses intérêts. L'espace urbain sort de l'anonymat et de la monotonie des flux, par un phénomène de différenciation. Selon Antier (2005), les métropoles adoptent des stratégies

²⁰¹ <http://www.tourism.gov.my/en/destinations/state.asp?state=kl>

d'identité pour se faire reconnaître. Ce marketing urbain, appelé aussi *branding*, recoupe la notion élaborée par Castells, d'espace du lieu, qui est survalorisé. L'événement, par son caractère temporaire et relationnel, participe à la constitution de cette identité. Le type même d'événement voulu par une ville ou rejeté, illustre la philosophie du projet d'urbanité. La modernité des équipements ou de la ville n'a pas été mise en avant comme argument de vente touristique avant la fin des années 1990 et les tours jumelles Petronas qui par leur taille créent un précédent et forcent à lire la ville par sa modernité. Les politiques de développement du tourisme à Kuala Lumpur sont basées autour de l'extension de l'infrastructure touristique, la création d'équipements pouvant recevoir des touristes et les résidents. La politique de méga projets fut largement utilisée. Genting Highland dès les années 70 (seul casino du pays), puis de nombreux projets associant centre commerciaux, bureaux, logements, parc à thème, centre de congrès, hôtels (Sunway, Mines, Putrajaya, etc). Les marqueurs urbains (mobilier, emblèmes, etc.) se développent surtout à partir de bâtiments « iconiques ». Une architecture originale permet de développer une notoriété au travers de silhouettes ou *skylines*, au design facilement identifiable afin de contrer la banalisation urbaine due à l'homogénéisation architecturale (McNeill, 2005). Le recours aux superlatifs est la solution la plus rapide pour marquer les esprits, même si les gratte-ciel ont une valeur controversée dans l'urbanisme et la qualité de vie de la ville (Leiper & Park, 2010; Sudjic, 2005). Une lecture marxiste des tours jumelles et du gratte-ciel serait celle d'un outil de pouvoir des élites locales pour détourner l'attention des masses et de faciliter la reconnaissance mondiale de ces élites par d'autres élites. Des villes comme Singapour, ou Pékin et Dubaï n'hésitent pas à expérimenter des *skylines* différentes. La culture est aussi un moteur de la régénération urbaine, également en construisant des bâtiments dont l'architecture marque. Bilbao a eu son Guggenheim et s'est inscrite parmi les villes qui « comptent ». Même si selon Maitland (2009) un édifice extravagant permet à l'architecte de signer son œuvre, mais finalement n'apporte que peu à la ville. Les tours jumelles Petronas de KLCC sont la figure de proue du quartier destiné à la classe créative. Elles sont symboliques à plusieurs niveaux. Elles représentent le visage moderne de la Malaisie, tout autant que le circuit automobile de Formule 1 de Sepang (Grand Prix). Ce sont des infrastructures symboliques du développement du pays et des cartes de visite de la politique de relation publique de l'état. Elles illustrent, en un cliché, le nouveau *branding* de Kuala Lumpur, ville de classe mondiale. Elles sont aussi utilisées en interne pour flatter l'égo national et démontrer la capacité à achever des projets grandioses. Les tours jumelles sont devenues l'incarnation même du pays. Elles sont représentées en statuettes d'étain, en porte-clés et omniprésentes sur les brochures, photos, logos. Elles sont les symboles même du pays, moderne dans ses constructions, mais gardant des éléments culturels distinctifs (géométrie des tours).

On pourrait souligner que *Tourism Malaysia* est dépendante des dynamiques de *Nation Branding*. Elle est l'instrument du discours officiel qui tient un discours ambigu de croissance économique tout en jouant une carte nationaliste et en refusant d'accepter la face cachée de la réalité. Bunnell (2004b) analyse la fureur déclenchée par le film « *Haute voltige* ²⁰² », qui mettait en avant la modernité de la Malaisie avec les tours jumelles. Celles-ci ont été filmées avec un bidonville à ses pieds ce qui a choqué le premier ministre de l'époque (Mahathir) qui réfutait que le pays soit projeté de cette façon. L'axe de développement du tourisme est avant tout économique, basé sur le nombre d'équipements d'accueil, centres commerciaux et d'infrastructures de MICE. La nature même du touriste désiré est celle du consommateur : affaires, shopping, divertissement. Cependant, la valorisation du patrimoine historique est peu impressionnante. La lecture même de l'évolution urbaine par la

²⁰² Haute Voltige (Entrapment), film américain, 1999

morphologie est ignorée. Les choix historiographiques sont saillants lorsqu'il s'agit de la mise en avant du patrimoine national. Les artefacts ne correspondant pas à l'histoire officielle en cours sont soigneusement négligés ou occultés. Pourtant, la structuration des agents de promotion, les stratégies de communication et une ligne claire de *branding* sont autant d'éléments qui favorisent l'efficacité du marketing urbain. La ville a de nombreux atouts, mais elle est en concurrence avec des villes de la région comme Séoul, Bangkok, Hong Kong et Singapour, notamment pour l'accueil de congrès (Tableau 36).

	<i>Hong Kong</i>	<i>Singapour</i>	<i>Kuala Lumpur</i>	<i>Bangkok</i>	<i>Séoul</i>
Marque nationale	Asia's World City	Uniquely Singapore	Malaysia Truly Asia	Amazing Thailand	Dynamic Korea-Korea Sparkling
ONT	HK tourism Board	Singapore Tourism Board	Tourism Malaysia	TAT	Korea Tourism Org.
Marque urbaine	Asia's World City	Uniquely Singapore	VisitKL Sayangi KL, PJ		Hi! Seoul
Office du tourisme	HK Tourism	Tourism Singapore	VisitKL Selangor Tourism Putrajaya Tourism	Bangkok Government	Seoul Tourism Organization
Bureau des Congrès	MEHK	Sing. Exhibition & Convention Bureau	Malaysia Convention & Exhibition Bureau (My CEB)	Thai Convention & Exhibition Bureau (TCEB)	Seoul Convention Bureau (SCB)
Slogan affaires	Converging Possibilities	Where great things happen		Thailand Maximize	Korea, your sparkling destination!
Recherche marketing tourisme	Hong Kong Tourism Board	Tourism Singapore	Tourism Malaysia	TAT	Seoul Tourism Organization

Tableau 36 : Stratégie de branding, villes d'Asie

Les métropoles régionales ont toutes développées des organismes de marketing urbain. Toutes différencient les niveaux hiérarchiques, même si les cités états de Hong Kong et de Singapour concentrent les échelons. Les congrès et salons sont traités par des organismes spécialisés. Les villes ont aussi développé une ligne de communication (slogan, logo, etc.). Bangkok et Kuala Lumpur présentent cependant quelques lacunes, notamment par la dispersion administrative et le manque de contrôle au plan local. Cela peut être un point faible. Les entités de promotion économique de l'aire urbaine sont multiples et témoignent de l'éparpillement des ressources. Elles relèvent toutes d'administrations territoriales de l'aire urbaine de Kuala Lumpur et ont ciblé des stratégies différentes. L'*Unité Tourisme* de la municipalité décrit Kuala Lumpur comme «*le meilleur exemple d'une ville qui a réussi à préserver le meilleur de son patrimoine culturel et les combiner avec des commodités modernes pour offrir une expérience absolument unique au visiteur*²⁰³». Avec le même lyrisme, les publications de l'office national du tourisme décrivent la ville en enchaînant les clichés («*fusion entre tradition et modernité*», «*escapade cosmopolite*») et les généralités («*patrimoine multiculturel, cuisine, arts et architecture uniques*»²⁰⁴). Kuala Lumpur est présentée comme une ville dynamique, avec un *skyline* futuriste, une culture à dominante musulmane, mais mélangée aux influences chinoises et indienne²⁰⁵. Singapour, insistait sur les mêmes thématiques, avant de se présenter comme une ville globale d'Asie depuis le milieu des années 1990. Cependant, l'image touristique justifie les ambitions économiques de la

²⁰³ DBKL, 2008²⁰⁴ Brochure, destinations régionales de Malaisie, Tourism Malaysia, 2010²⁰⁵ DBKL, 2010

ville. “*Selamat datang - welcome to a world class city*”²⁰⁶. Le slogan résume les aspirations qu’entretennent les autorités pour la ville. Elles sont anxieuses de mettre en scène une métropole à la fois de classe mondiale, standardisée, mais aussi avec des marqueurs de différence qui passent par la diversité culturelle. La marque ne semble pas proposer de réelle saillance comme peut le faire Hong Kong. Malgré de fortes disparités économiques et sociales, Kuala Lumpur est avantagée par l’absence d’un climat de tension et de violences urbaines et de criminalité qui rendent la ville attractive tant pour y vivre qu’y séjourner.

Le marketing urbain s’adresse aussi à des cibles d’investissements de niveau internationaux. Ce sont, soit la DBKL, soit les ministères par le biais d’une promotion générale du pays servant, avant tout, les intérêts nationaux. L’ETP, dans son chapitre sur Kuala Lumpur a pour but d’inciter les investisseurs, les compagnies multinationales à venir s’installer dans la ville. Les arguments sont ceux d’une infrastructure mondiale, d’un accès facile, d’une ville intense, d’une main d’œuvre qualifiée et relativement bon marché, d’une situation politique et sociale stable²⁰⁷. L’accent est mis sur les sièges sociaux et sièges régionaux des multinationales, plutôt que sur le R&D, comme c’était le cas dans les années 2000 avec la promotion du corridor supermédia (MSC).. Le *Selangor State Investment Centre (SSIC)*, qui a juridiction sur la partie du Selangor de l’aire urbaine, cible avant tout l’investissement pour l’industrie manufacturière. Le *Multimedia Development Corporation (MDEC)* a été créé pour attirer l’investissement des industries des TIC, à Cyberjaya. Le Ministère des Territoires fédéraux n’a pas de politique précise de marketing de Kuala Lumpur et de Putrajaya, cette fonction ayant été assurée par une structure nationale, la *Malaysian Industrial Development Authority (MIDA)*. Cette dernière a focalisé sur le développement industriel, sans se spécialiser dans des politiques d’attraction de sièges sociaux, ni de centres logistiques régionaux. Fort de ce constat d’éparpillement et de la décision de cibler l’arrivée de sièges sociaux et de plateformes logistiques, la structure *InvestKL* a été mise en place pour promouvoir l’aire urbaine de Kuala Lumpur, au travers de l’ETP. L’objectif étant de cent entreprises localisées dans l’aire urbaine en 2020. La MIDA est l’outil le plus établi pour arriver à ces objectifs, disposant d’un réseau international large avec vingt-trois bureaux internationaux (dont six aux Etats-Unis, six en Europe, trois en Chine, deux au Japon et un à Singapour). Il s’agit aussi de séduire les employés ou talents de ces entreprises à venir vivre et travailler en Malaisie. . L’importance donnée à la qualité de vie, souligne l’importance des notions de ville créative (Florida, 2002), de qualité de vie urbaine (Mercer, 2009) ou d’urbanité (Lévy, 2005a). Les villes atteignant une qualité de vie exemplaire et une atmosphère d’urbanité élevée, semblent se rapprocher de l’idée de classe mondiale. Selon Yeoh (2005), la criminalité, les transports, l’éducation et la sécurité publique sont des propriétés fonctionnelles, alors que la classe créative ajoute de la valeur à la marque urbaine. Les armes du marketing touristique et urbain se dirigent donc vers des thèmes qui touchent plus à la qualité de vie, l’animation urbaine, l’urbanité et rejoignent donc les évolutions du phénomène touristique. La ville se vend comme une alternative bon marché et de qualité à Singapour avec un « excellent système de transport et des communications de classe mondiale, une bureaucratie simplifiée et un marché de l’emploi souple²⁰⁸ ». L’image de la ville apparaît donc comme un lieu sûr et propice aux affaires. Le but est de vendre la Malaisie multiculturelle comme un centre industriel (haute technologie) et surtout tertiaire ayant anticipé les besoins de demain (notamment éducatifs, d’affaires, de communications, multimédias et de tourisme).

²⁰⁶ Site officiel de la ville “Visit Kuala Lumpur”, 2011-07

²⁰⁷ MIDA, 2011 ([site](#))

²⁰⁸ MIDA, 2011

Déficit d'image de Kuala Lumpur

La ville souffre d'un déficit d'image cohérente. Tout d'abord, il semble que « Malaisie » et « Kuala Lumpur » soient interchangeable dans l'esprit de la population. La confusion est entretenue entre le pays (Malaisie, L'Asie authentique - *Malaysia, Truly Asia*) et la ville, notamment par le fait que *Tourism Malaysia* concentre les actions de promotion est fait concorder les définitions de la ville avec son ordre du jour national. Les échelles nationale et locale étant communément jugées interchangeables (S. Lim & Neethiananthan, 2006). Les territoires administratifs sont illisibles et les agents de promotions suivent ces divisions administratives. La ville gagnerait à être perçue comme une entité globale plutôt qu'un collage d'espaces plus ou moins atomisés et isolés dans leur accessibilité limitée (Bouchon, et al., 2009). Cependant la société évolue avec de nouveaux besoins vers une civilisation de loisirs et participation citoyenne. Le *récréo-tourisme* indique l'avènement d'une société des loisirs, impliquant une culture urbaine née de la ville postmoderne, avec une participation active des résidents à leur espace. Le *branding* est fait pour eux, à travers eux avant d'être renvoyé vers l'extérieur (Konecnik & Go, 2006). En roulant le long de l'autoroute périurbaine Kuala Lumpur-Klang on pouvait lire '*Malaysia, voted the best tourism destination in the world*'. Cette publicité s'adresse plus à la population locale qu'à des touristes internationaux qui seraient venus découvrir un morceau de *suburbia*. De telles campagnes visent à développer le tourisme domestique, mais aussi à réaffirmer la construction nationale. L'harmonie raciale, la modernité, les tours jumelles sont utilisées pour des campagnes touristiques qui sont destinées à un public local, dans un but à la fois civique mais aussi d'orgueil national et pour façonner les représentations identitaires. D'ailleurs le logo de « *Satu Malaysia* » figure sur ces affiches. Le succès touristique est utilisé comme faire-valoir des aspirations urbaines de la ville et des réussites politiques du gouvernement fédéral.

L'imaginaire associé à la ville reste limité à un mélange d'odeurs et de saveurs issu de groupes ethniques vivant côte-à-côte et figés dans un folklore strict. Si les recherches sur les relations et des dynamiques démographiques interethniques sont sujettes à controverses, en revanche, la mise en multiculturelle folklorisée est valorisée. La fusion, l'acculturation et l'hybridation qui pourraient naître de cette coexistence ne sont pas évoquées. Les processus créatifs et de fusion interculturelle sont soupçonnés d'érosion culturelle et d'acculturation. La ville est réduite à un lieu de consommation standardisé, dépourvu d'imaginaire. Le poids du discours politique transparait, dans la présentation d'une expérience multiculturelle harmonieuse, mais où chaque groupe évolue séparément. Rien n'annonce vraiment ce en quoi la ville peut promettre d'expérience et également renforcer le message à la population sur les qualités urbaines propres. Ella Chmielewska, dans son analyse sur le paysage visuel dans Varsovie, insiste sur l'*iconosphère*, comme un élément capital d'identité, la plupart du temps, subie et rarement déconstruite (Chmielewska, 2005). Les noms, enseignes, signes, affiches, toponymes, marques, appellation contribuent au façonnage de la ville. Kuala Lumpur avec sa dimension multilingue regorge d'une iconosphère riche et pratiquement pas analysée. Le tourisme constitue un aspect de la construction identitaire, par lui, le résident apprend à découvrir un territoire qui lui était inconnu, celui de sa ville. Le lien au territoire, l'essence et l'âme des quartiers, la représentation ethnique, la vie des habitants ne sont pas évoqués. Les dimensions cognitive, intellectuelle et affective de la ville ne sont pas présentes. On n'en connaît pas ses contradictions, ce qui fait son âme ou son essence, ses conflits et ses passions. Kuala Lumpur est plus connue comme réceptacle d'influences que par une culture urbaine originale. Pourtant le métissage résultant de ce mélange gagnerait à être abordé ou valorisé, au risque de remettre en cause les fondements mêmes de la construction nationale et du compromis malaisien.

6.3.3 *Branding tertiaire : l'envers du décor*

La révolution numérique offre d'autres canaux d'information et par conséquent d'autres attentes de la part de touristes potentiels plus informés et éduqués. Le *branding tertiaire* qui, échappe aux communicateurs officiels, présente un intérêt manifeste pour illustrer la réalité d'un lieu. Les médias, l'actualité, par ses nouvelles, rend aussi une image différente de Kuala Lumpur, tant sur les sites internet de l'opposition malaisienne, qui sont généralement en anglais, que les sites d'actualités internationales. L'image de ville de classe mondiale est remise en cause avec l'actualité. Les informations de corruption, de répression politique comme en juillet 2011 ternissent les chances de la ville. Les atteintes aux libertés individuelles font aussi les choux gras de la presse mondiale. Chaque annulation de concert rock ou censure sous pression des conservateurs, et chaque *fatwa* contre le yoga ou tout produit jugé non-islamique est retransmise à l'échelle mondiale avec une rapidité virale²⁰⁹. Malgré un concert de désapprobation des libéraux, les tenants du conservatisme clérical-nationaliste marquent la dichotomie qui traverse la société malaisienne et questionne la validité du projet de ville de classe mondiale.

Entre 1998 et 2010, le changement a été radical, tant pour les Malaisiens que pour le reste du monde. L'irruption d'internet a durablement modifié l'accès à l'information sur la destination et facilité la comparaison avec d'autres lieux. Par conséquent l'évaluation n'a jamais été aussi simple. Avec un taux d'équipement à internet important suite aux politiques du numérique, la population connectée en Malaisie est de 53% des foyers. La communication libre, avec des agents indépendants, les sites d'information mondiaux, des blogues, forums internet, réseaux sociaux donnent accès à une autre vision et représentation de la ville. Ces changements font aussi évoluer les comportements des touristes. Le *touristonaute* est informé, éduqué, connecté aux informations en ligne. Il est consommateur averti et organise ses vacances et déplacements via internet. Que ce soit pour l'achat de billets en ligne, mais aussi pour comparer (en consultant en moyenne 3 à 5 sites similaires), s'informer par les forums (photographies, témoignages, évaluation des hébergements et lieux). Les sources d'information comprennent aussi la jungle des renseignements procurés par des utilisateurs, que ce soient au travers des discussions de forums, de blogues personnels (contenus créés par des usagers), de plateformes et de réseaux sociaux (Munar, 2009). Les plateformes contributives de type wiki, comme *Wikipédia*, en ouvrant la possibilité d'articles géographiques, politiques, sociaux à valeur académique, enrichissent la source d'information de la destination, avec des données qui ne seraient pas publiables par d'autres médias. D'autres sites comme *Google Earth* et *Google Map* fournissent aussi des contenus précis, avec des photos placées par les internautes. Les forums dédiés au tourisme, ainsi que sites malaisiens d'actualités indépendants sont accessibles aux résidents et aux visiteurs, diversifiant les sources d'information aux côtés de celles des communicants institutionnels. De plus, les plateformes participatives sont sûrement les outils les plus puissants et influents, grâce aux commentaires des internautes que la publicité, les sites officiels ou les conseils des vendeurs. Les réseaux sociaux et sites avec forum et évaluation comme *Trip advisor*, *Lonely planet* ou *Voyage forum* sont influents pour l'image de marque. *TripAdvisor* est la plus grande communauté de voyageurs au monde avec plus de 20 millions de visiteurs uniques chaque mois et plus de 5 millions de membres inscrits. *Trip advisor* procure une source fiable d'information sur les « sites à voir » des villes du monde. Les classements sont faits par les lecteurs, ce qui assure une impartialité. Le site le plus noté est (évidemment) les tours jumelles

²⁰⁹ The Guardian, 2011 <http://www.guardian.co.uk/music/2011/mar/18/lady-gaga-born-this-way-malaysia>

avec plus de 200 avis²¹⁰. Les autres sites importants sont KLCC, le musée d'art islamique, Petaling Street, mais avec beaucoup moins d'avis exprimés. Les commentaires sur les services touristiques indiquent surtout des problèmes (taxis peu fiables, vols à la roulotte, arnaques).

Les magazines façonnent la compréhension globale de la ville par la présentation et revue de l'offre culturelle et mettant l'accent sur l'expérience urbaine (Lew, 1991). Le mensuel culturel urbain *Time Out*, a lancé sa version *lumpurienne* en 2007. Cette publication, apporte une reconnaissance internationale à la ville, couvre la région métropolitaine. Sa ligne éditoriale renforce le sentiment d'appartenance à une ville vibrante. Plus de six magazines de mode de vie urbain traitent des expériences de millions de citoyens de la vallée de Klang et attendent leur interaction dans leurs colonnes et leurs sites internet. L'expérience du tourisme métropolitain montre que le processus de participation et le développement touristique s'inscrivent dans un contexte qui favorise la communication entre les acteurs sociaux et institutionnels. Bien que les guides touristiques, soient des fournisseurs d'information qui font autorité, leur édition papier est supplantée par leurs sites internet. Les guides touristiques (*Le Routard*, *Lonely Planet*...) ont tous ouvert des forums pour générer du trafic et compenser des ventes de guide en stagnation.

Guide ou site	Langue	année	Diversité	Modernité	Autres
Le Routard	Français	2010	Mélange coloré	Moderne	Ville planifiée
Lonely Planet	Multiplés	2010	Multiculturelle	Contemporaine	Contexte politique
Petit Fûté	Français	2009	Mélange de cultures, religions	Ultramoderne	Tensions ethniques
Gallimard	Multiplés	2009	Diversité ethnique	Modèle urbain	Tensions
Insider's	Multiplés	2009	Multiculturel	Modernité	
Nelles	Anglais	2010	Colorée, multiculturelle	Architecture moderne	
Rough Guide	Anglais	2010	Multiculturel	Moderne	Tensions
Trip Advisor	Multiplés	2011	Multiculturel	Moderne	Changement rapide

Tableau 37 : Guides touristiques, description de Kuala Lumpur

Les descriptions données de la ville par les guides ne sont pas tellement différentes de celles de la ligne de l'office du tourisme. Le choix lexical ne varie guère. Les seules mentions autres, sont celles de la réalité sociale de la ville (Tableau 37). Mais peu s'engagent dans la description de la complexité du contexte local. Tiré du guide Insider's en français de 2000 : « *En Malaisie, l'Orient rencontre l'Occident, et ils y conjuguent leurs charmes! La diversité des cultures et des paysages est telle qu'un guide pour ce pays est une nécessité* ». Le guide du Routard résume son opinion de la ville : « *Kuala Lumpur, c'est avant tout une atmosphère, une prise de contact avec l'Asie. Malgré ses excès, la ville laisse une impression d'équilibre entre passé et modernité. Cela dit, ce n'est pas non plus la peine de s'y éterniser* ». Le guide Lonely Planet ne diffère guère, tout en apportant des éléments sur l'histoire urbaine et un contexte multiethnique et multiculturel polarisé qui sont inexistantes dans les autres guides (Bindloss & Brash, 2008). D'ailleurs le contenu dépend aussi de l'étendue de la couverture géographique. Les guides couvrant plusieurs pays offrent naturellement moins d'information que ceux se spécialisant sur la Malaisie. Le public se tourne vers internet comme source majeure d'information, surtout pour les informations périssables (hôtels, restaurants, prix, douane, immigration, etc.).

²¹⁰ Trip Advisor, 2011 <http://www.tripadvisor.com/Tourism-g293951-Malaysia-Vacations.html>

Conclusion

La ville globale et la ville de classe mondiale sont des intentions énoncées clairement par les pouvoirs publics, pour l'objectif 2020. L'infrastructure n'est pas complète, pour les transports collectifs et pour les déplacements. Les politiques de réhabilitation urbaine sont encore faites de politique de la table rase avec des rénovations brutales et des constructions de mégacomplexes. On peut cependant retrouver des éléments d'une ville globale définie selon les critères de Sassen, en termes économiques et d'influence régionale. Cependant, pour le qualificatif de ville de classe mondiale, le chemin à parcourir dépend aussi des politiques nationales, auxquelles la ville est dépendante. La mise en tourisme de la ville date surtout des années 1970 et 1980. L'offre touristique de la ville est mise en avant selon des critères fonctionnels plus que touristiques. Les grandes infrastructures de transport et la mise en place de structures de développement du tourisme ont contribué à asseoir la réalité du tourisme dans le développement urbain. Il faut dire que les agents publics sont avant tout centralisés. Il y a peu de latitude pour les autorités locales ni en terme de ressources ni en terme de finances. En revanche l'initiative privée a investi massivement en infrastructure d'accueil et de divertissement. Depuis les années 2000, la ville se transforme depuis le simple rôle de plateforme de transports et de tête de pont touristique vers une touristification de son espace urbain. La ville touristique reprend des formes des modèles postmodernes de Hannigan et de Soja. L'aménagement urbain exprime des caractéristiques de gouvernance bancal, avec un morcellement administratif de l'aire urbaine qui empêche la prise en compte du système urbain, base de départ pour l'ambition de ville de classe mondiale. En cela, Kuala Lumpur reste un lieu en mutation rapide, avec des éléments d'économie traditionnelle, de système fordiste et d'économie postmoderne.

Tous les objectifs mis en avant par la gouvernance, se situent dans une logique de croissance. L'arrivée au statut de classe « mondiale » en 2020 sert de catalyseur aux projets urbains. Les attributs de la *ville mondiale*, s'articulent autour d'une vision de libéralisme économique, de développement social et d'efficacité politique. La diversité ethnique, sociale, la tolérance et l'ouverture au monde sont des éléments qui semblent mettre Kuala Lumpur dans une position favorable pour atteindre son but. Kuala Lumpur est une ville qui reprend des éléments théoriques développés dans la ville postmoderne de Soja. Les éléments de postmodernité sont présents à plusieurs égards, par les formes de la ville (exopolis et flexopolis). Pourtant certains éléments diffèrent. Le tissu social est multiculturel et la cosmopolis existe, mais le groupe dominant s'impose plus par des éléments de coercition plus que par son prestige. De plus, les différences ethniques sont exacerbées par des contraintes légales et constitutionnelles qui freinent le métissage. Les polarisations sociales sont marquées par l'importance d'enclaves et de quartiers fermés. Mais la ville se distingue d'autres villes, par la flexibilité des territoires. On ne peut pas parler de ghettos ethniques, bien qu'il y ait des zones de concentration des groupes ethniques. La recherche du compromis et du consensus, la relative sécurité font que les tensions entre groupes sont minimisées. L'image qui résulte pour Kuala Lumpur est un lieu de centres commerciaux, de congrès, de parcs à thèmes, parsemée de quelques vestiges d'un passé idéalisé, noyées dans un déferlement de modernité et de commercialisation. Le *KLSP2020* justifie, non sans raison, la position de porte d'entrée d'Asie du Sud-est de la ville. Les médias indépendants peignent une réalité urbaine qui contraste avec les images de diversité harmonieuse et de modernité efficace, véhiculées par la promotion officielle et le marketing urbain.

TROISIEME PARTIE : TERRITOIRES ET TRAJECTOIRES

Lire la ville par les pratiques de loisirs et de tourisme et ses territoires

Dans la partie précédente, le contexte et les enjeux spatiaux et socioéconomiques de la métropole ont été examinés. Les intentions conjuguées d'accès à un statut de ville de classe mondiale, doublées des obligations de construction nationale, dominent les axes de l'aménagement du territoire urbain de Kuala Lumpur. Le développement du tourisme concorde avec ces intentions. Les prémices d'une touristification urbaine se sont affirmées, et laissent à croire à l'émergence d'un virage récréatif de la ville. La société des loisirs semble entrer dans la société malaisienne. Dans cette partie, par conséquent, le questionnement porte sur les pratiques de l'espace et les mobilités. Il est élargi à toutes les manifestations des mobilités liées au tourisme et loisirs – pratiques, représentations, imaginaire, lieux- en tant que diagnostic des tendances urbaines de Kuala Lumpur. L'analyse de la ville, une décennie après l'arrivée d'internet et de la révolution informatique, permet de faire un état des lieux. Les pratiques spatio-temporelles de loisirs et de récréation s'insèrent dans les sociétés contemporaines et deviennent une caractéristique du quotidien des individus, alors qu'autrefois elles étaient circonscrites à un espace-temps de l'extraordinaire (Coëffé & Violier, 2008). Le phénomène touristique, par ses formes et pratiques, est un indice de transformation urbaine que nous proposons d'analyser. L'observation des dynamiques urbaines et des pratiques des acteurs permettent de dégager les lignes de convergence et les points d'opposition avec l'organisation urbaine.

Le prisme du tourisme et des loisirs aborde la ville par : le développement des quartiers touristiques (1), les différentes pratiques qui y sont observables aujourd'hui (2), ainsi que les nouveaux aménagements mis en place pour le confort des résidents et aussi pour le regard des touristes (3). La perspective géographique, avec l'angle des centralités et lieux touristiques urbains, s'intéresse aussi à l'utilisation de l'espace urbain. L'espace public est espace formel, neutre qui ne peut pas être approprié dans les villes occidentales. Il est continu et fluide, mais ses usages, productions et fréquentations sont mixtes, et complexes. Ces lieux ont un sens pour ceux qui les visitent et a priori, ils auraient une incidence forte sur les pratiques. Le tourisme est une dimension entrant dans la composition de l'urbanité, par sa contribution à la production d'espaces et de territoires. Les pratiques touristiques apportent de l'urbanité au territoire visité. Elles sont à la fois invention et subversion des urbanités. Les binômes d'opposition articulés autour de l'urbanité se retrouvent avec les thèmes opposés de l'authenticité/falsification, de la tradition/modernité, de la vierge/touristique, de la culture locale/culture de masse. L'altérité du touriste serait une réflexion de la réalité de l'urbanité d'une ville. Celle-ci se place en dualisme avec une réalité à laquelle le touriste prétend échapper ou se démarquer. Moisy (2001) mentionne que les pratiques des touristes sont les grands absents des travaux sur le tourisme urbain. Elle distingue les pratiques du quotidien (les mobilités de loisirs) et les pratiques du hors-quotidien (les mobilités touristiques) en avançant les multiples raisons de mobilité dans la société contemporaine : « *Les lieux de destinations peuvent être familiers ou non-familiers. Selon que le lieu revêt un caractère familier ou non, la signification n'est pas la même, par rétroaction les manières d'être dans le(s) lieu(x) ne sont pas les mêmes*²¹¹ ». Découvrir, se divertir, se reposer sont les trois catégories principales de pratiques touristiques. Aussi cette partie propose une à la fois des perspectives sociologique et géographique de l'espace de Kuala Lumpur. La perspective sociologique se soucie des pratiques touristiques et de la mobilité, en suivant les touristes et les résidents dans leurs pratiques de loisirs. Elle analyse les impacts sociaux du tourisme sur l'espace.

²¹¹ Moisy, 2001

7 LIEUX DE RENCONTRE

De nombreuses informations échappent aux recherches classiques du tourisme qui se limitent à l'hébergement, aux loisirs, et au voyage. Comme nous l'avons vu, les statistiques des industries de l'accueil (hébergement institutionnel, transports, emplettes, entrées de sites...) donnent une estimation du volume de la fréquentation bien que le tourisme résidentiel, les visites amicales et familiales échappent à ces chiffres. Baser une enquête sur le tourisme conduit au concept classique d'enquête aux frontières. Cette technique n'est pas adaptée pour interroger la manière dont les individus pratiquent le(s) lieu(x) de centralités et le tourisme urbain. L'objet d'étude de ces entretiens concerne les trajectoires de mobilité, les pratiques de l'espace et les représentations faites tant par les touristes que les résidents à Kuala Lumpur. Plus qu'une description de ce que font les individus (qu'ils soient résidents ou visiteurs) dans ces lieux, il s'agit de comprendre quelles sont les fréquentations et comment elles s'organisent. Un lieu de centralité urbaine a souvent des usages multiples, dont touristiques. En cela, elles nous permettent de mieux comprendre la ville postmoderne, avec ses flux mélangés. La question de la définition du territoire touristique métropolitain, de ses réalités et représentations se pose. L'échelle du quartier, permet d'explorer ses centralités et fonctions (clusters historiques/culturels, ethniques, shopping, nationaliste, temporels, cachés, etc.). Elle permet aussi de déterminer les usages et le type d'usagers.

7.1 Approche méthodologique

Approches géographiques utilisées dans l'enquête sur le terrain urbain de Kuala Lumpur

7.1.1 *Espaces et Territoires*

La production de l'espace, touristique, métropolitain

L'espace social étant un lieu d'intégration, consommation et de production. Lefebvre (1974) émet l'idée de la triplé de l'espace, c'est-à-dire qu'il distingue entre espace perçu, espace conçu et espace vécu. L'*espace conçu*, que l'on pourrait nommer l'espace du discours, avec ses projections et représentations de l'espace. C'est l'espace du pouvoir, de l'espace officiel. L'espace cartographié, avec chaque choix de représentation, faisant d'office un discours. C'est « *l'espace dominant dans une société* ». Produire l'espace peut être fait par l'état, le gouvernement en un puissant outil de pouvoir qui cartographie, officialise. C'est la création de mythes, légitimation d'une communauté ou non. C'est souvent l'espace touristique de masse, aménagé, avec les « *choses qu'il faut voir* ». C'est cet espace-carcen que Debord critique quand il définit le tourisme, dans une période de boom du tourisme de masse : « *Sous-produit de la circulation des marchandises, la circulation humaine considérée comme une consommation, le tourisme, se ramène fondamentalement au loisir d'aller voir ce qui est devenu banal. L'aménagement économique de la fréquentation de lieux différents est déjà, par lui-même la garantie de leur équivalence. La même modernisation qui retire du voyage le temps, lui a aussi retiré la réalité de l'espace*²¹² ». Di Méo et Buléon (2005) soulignent le lien entre les identités collectives d'une société et les formes de l'espace. Ils réfutent ainsi l'idée d'une mécanique fonctionnelle dirigeant les mutations sociales. L'espace conçu, des planificateurs ne coïncide pas forcément avec l'espace des pratiques et des perceptions. L'*espace vécu* est caractérisé par la pratique spatiale qui englobe production et reproduction, lieux spécifiés et ensembles spatiaux propres à chaque formation, en assurant sa continuité

²¹² Debord G. (1967) La Société du spectacle

dans une relative cohésion. La pratique spatiale d'une société génère son espace ; elle le produit en s'y habituant, en le domestiquant et en se l'appropriant. Par conséquent, la pratique spatiale d'une société se découvre en déchiffrant son espace. Elle associe : l'espace perçu en conjonction avec la réalité temporelle (emploi du temps, usages, fréquences associant travail, vie privée, vie sociale, loisirs). L'élaboration de « *cartes de l'espace vécu* », selon les modèles proposés tant par Lynch que par Frémont, permet d'analyser les espaces qui font partie de nos vies et surtout ceux du quotidien. Ces lieux donnent des émotions, des souvenirs, des gens et des idées à l'esprit (Lynch, 1994). L'appropriation du lieu et le sentiment d'inclusion à un espace crée les limites du territoire (Frémont, 1999). C'est pourquoi aussi la compétence et la performance spatiales propres à chaque membre de cette société ne peuvent s'apprécier qu'empiriquement. L'*espace perçu*, est lui, à l'inverse de l'espace conçu, un espace non-officiel, créé selon des symbolismes complexes, liés au côté clandestin et souterrain de la vie sociale, mais aussi à l'art. Il est construit individuellement, à travers les images et les symboles qui l'accompagnent, par l'intermédiaire des trajectoires d'« habitants », d'« usagers », et peut être décrit sous la plume d'écrivains ou au travers d'autres moyens artistiques, dans des flâneries urbaines (Augé, 1994). C'est un espace revisité par l'imagination, posé sur les formes physiques, mais libre des conventions et hiérarchies de l'espace conçu. Cenzatti (2008) les définit par leur temporalité, comme des espaces de représentation qui sont produits par la présence de relations sociales précises dans un espace. Elles sont temporaires et cessent d'exister dès que l'appropriation de l'espace s'arrête. C'est l'espace de la découverte, celui des touristes qui posent un regard différent sur des espaces officiels et conçus par l'autorité en place. Une recherche sur les territoires du tourisme urbain s'intéresse à cet aspect par les représentations qui en émanent.

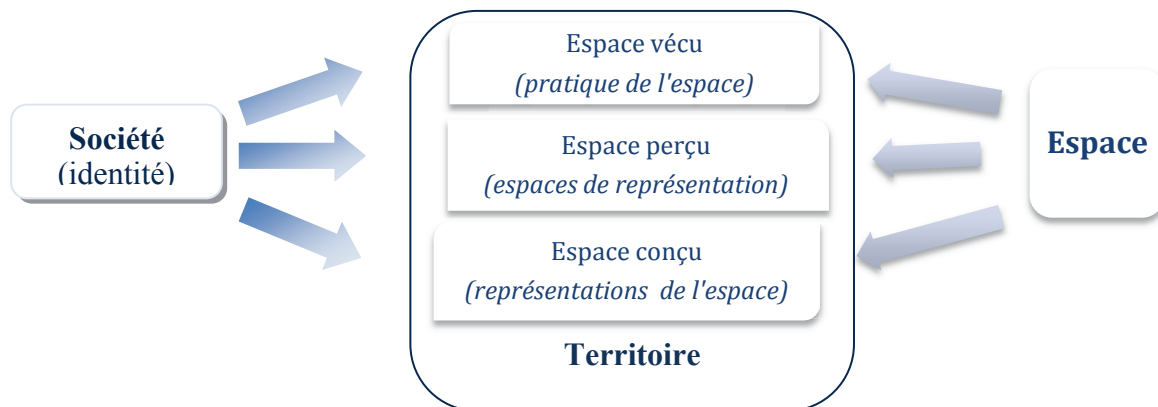


Figure 29 : Société, espace et Territoire

Aussi les territoires envisagés recoupent ces trois espaces (Figure 29). Le *territoire* est produit à partir de l'espace, il prend appui sur l'espace, mais n'est pas l'espace. La société qui fréquente un espace produit un territoire qui en est la cartographie. Le territoire est une cartographie de l'identité. L'identité des groupes s'est trouvée de plus en plus définie par le territoire. La territorialisation est un phénomène évolutif, mais marqué formellement. Le territoire se décline et s'écrit au travers de cartes qui sont une projection de la production. Dans les années 1970, YiFu Tuan a indiqué par le concept de *topophilie* (1974), la puissance des liens affectifs entre espaces et population, mais son interrogation porte aussi sur l'identité créée par l'activité humaine et ses représentations. L'identité et l'image sont constamment renouvelées, par le choix de marqueurs sélectionnés. La pratique des espaces crée des territoires nouveaux. Cela est le cas avec la façon dont touristes et résidents pratiques les

espaces urbains. Les dynamiques territoriales évoluent et font évoluer la ville. La pratique du tourisme de masse est un phénomène urbain, issu du développement économique.

Dans un monde fini où les distances se sont réduites comme un mouchoir de poche (Friedman, 2006), les sites les plus exotiques, croulant sous les mêmes clichés et images sont devenus banaux, alors que la banalité du quotidien, d'autres quotidien, soudain prend une valeur inconnue jusqu'à récemment. Un lieu jugé comme ayant une valeur résulte bien d'un processus de construction sociétale — la patrimonialisation (Letissier, 2005). La notion de patrimoine a tendance à couvrir des espaces de plus en plus vastes, relevant à la fois du *monumental* et du *quotidien*, de *l'exceptionnel* et de *l'ordinaire* (Gravari-Barbas, 2005). Aujourd'hui, il semble que la valeur touristique d'un lieu (ou son patrimoine) ne s'apparente plus uniquement à des lieux « iconiques » et touristiques. La banalité des lieux du quotidien est le nouveau terrain d'aventure du tourisme, friant de marqueurs urbains qui le fasse sortir des sentiers battus. Eviter les endroits devenus « *touristiques* », est devenu un passe-temps favori du touriste contemporain. Les territoires de l'espace perçu et vécu font la ville touristique, comme à Bangkok où les touristes produisent des territoires touristiques par leurs pratiques récréatives (Del Casino & Hanna, 2000). Les espaces touristiques ne vivent que par la présence de touristes. Les centralités mixtes recouvrent des territoires différents, dont celui du tourisme, qui peut avoir une valeur éphémère. C'est ce que l'hétérotopie indique. L'*hétérotopie*, concept développé par Foucault, peut être définie comme un espace de représentation, produit par la présence de relations sociales particulières dans cet espace (Cenzatti, 2008). Si la relation sociale et l'appropriation de l'espace physique cessent, l'espace de représentation et l'hétérotopie disparaissent. Les espaces « vides » sont particulièrement riches de pratiques. Manuel Castells (2006b) offre une définition de la ville, de ses centres, de son identité qui va dans ce sens. La population fabrique la ville et crée ce qui caractérise sa nature et son identité, plus que la morphologie urbaine ne l'influence. Elle se mesure selon des critères d'espace, de temps.

La production urbaine est le fruit de rencontre de tous les acteurs qui insufflent une identité, une familiarité et une appartenance à un lieu. En reprenant Harvey (1991), si tout le monde, des punks aux rappeurs aux « yuppies » et à la haute bourgeoisie peut participer à la production d'une image urbaine au travers de la production d'un espace social, alors tout le monde peut avoir, au moins, un sentiment d'appartenance à ce lieu. Cela induit une dimension particulière avec le tourisme. La familiarité avec les lieux « célèbres » existe avant même la première visite. La technologie numérique et la fréquence des déplacements, permettent des *spatialités multiples* et des *géographies nomades*, avec des identités reconstruites et fluctuantes (Cupers, 2005). A l'image de la mondialisation et des villes en archipel, se créent des territoires en réseaux construits sur les espaces perçus. Soja (1996) donne une définition de ces lieux comme des *espaces tiers*. Les premiers espaces sont ceux du monde réel et matériel. Les espaces seconds sont les représentations imaginées de la réalité alors que les espaces tiers sont construits sur les deux premiers, à la rencontre de l'intime et du global. Ils se situent sur des échelles nouvelles où les complexités se rencontrent et se recombinent. Ils correspondent à l'espace des *hétérotopies* de Foucault, avec leurs relations de pouvoir et leur subjectivité. La planification rencontre l'*hétérotopie* des « espaces autres ». Ces espaces du quotidien, de la banalité, ces lieux de la normalité du quotidien redevenus autres, sous l'injection de ces changements (Dehaene & De Cauter, 2008). Aussi cette localisation et cette concentration des pratiques vont avoir pour effet bénéfique de démystifier quelque peu le rôle que tient un lieu dans une pratique. « *C'est donc la manière dont les hommes pratiquent les lieux qui est au centre de l'intérêt* » (Stock & Duhamel, 2005). Parler en termes de « pratiques des lieux » revient à mettre en évidence la multiplicité des lieux pratiqués par les individus.

7.1.2 Méthodologie des entretiens

Tout en gardant à l'esprit les possibilités offertes par des analyses fondées sur le jeu de ces échelles, j'ai décidé de porter ma recherche sur la relation entre la ville postmoderne, la ville globale via le tourisme. L'observation ou relevé direct qui a été utilisée tout au long de la recherche a permis de se rendre sur le terrain, de scruter les faits et les gestes, d'interroger les personnes ressources et de confronter les dires et représentations. Cependant, afin de saisir la réalité de la mise en tourisme de la ville, l'enquête en face-à-face permet une approche extensive et en profondeur. Cette optique qualitative est bien différente du sondage et de sa recherche de représentativité des caractéristiques d'une population. Il est nécessaire dans cette exploration des territoires de la société des loisirs et de récréation, de donner la parole aux « usagers ». Ce sont eux qui peuvent éclaircir sur la réalité urbaine, au-delà des statistiques et sondages de satisfaction. Le sentiment de découverte et d'aventure vécu par le touriste forme l'expérience touristique (Ryan, 2002).. Dans l'espace urbain, les pratiques de l'espace des résidents et des touristes et leur représentation du lieu constituent la pierre d'angle de la recherche. Lynch (1994), propose cinq éléments organisateurs des perceptions de l'espace urbain : les voies de circulation (rues, chemins piétonniers, voies de chemins de fer), les réseaux-obstacles (cours d'eau, viaduc, murs, tranchées de voies ferrées, site industriel), les nœuds (carrefours, points d'échange de réseaux de transport), les marqueurs du territoire (enseignes, élévations, immeubles), les quartiers de la ville ou les sous-secteurs et les différents pôles d'un quartier. L'enquête de la pratique de l'espace renseigne sur les représentations et l'appropriation des espaces publics. Elle est aussi complémentée de la déconstruction des récits de voyageurs et de l'analyse des échantillons de voyages de visiteurs. Dans cette étude qualitative, malgré le nombre limité de participants les appréciations se recoupent selon la proximité cognitive avec le lieu. La dimension affective importe aussi, mais indirectement puisqu'il s'agit d'impressions générales, plutôt que sur les services touristiques. Les données sont analysées autour de mots clés et de leur fréquence dans le discours.

Design – conception du guide d'entretiens

Comprendre les images que les touristes ont d'une destination est compliqué. Cette complexité est accrue dans le cas d'une ville, puisque les facteurs sont multipliés et que les sites sont variés. Un guide d'entretien pilote a été fait début août 2010 pour tester la validité de la catégorisation et de la progression de l'entretien. Les retours du test ont été positifs, avec quelques affinages pour certaines informations d'ordre sociodémographique. La collecte des données primaires a été réalisée au moyen d'entretiens enregistrés entre août 2010 et février 2011. L'objectif était d'atteindre un total de 20 entretiens avec les résidents et 20 entretiens avec les visiteurs. Deux différents types de guides d'entretien ont été préparés pour ces deux populations, tout en gardant certaines parties communes (voir annexes pour l'intégralité des guides). Afin de préserver la spontanéité des réponses, le chercheur a choisi de mener les entretiens dans la langue préférée des répondants dans la mesure du possible. Les langues utilisées ont été l'anglais, le malais, le chinois, le persan et le français. Les enregistrements ont été conservés en version *mp3* et ont été retranscrits afin de permettre une interprétation des données. Le protocole d'entretien était composé de trois sections (entretiens pratiques-représentations). Le guide d'entretien modérateur, adapté en fonction de la personne interrogée et du domaine d'activité. La première section comprenait des questions de fond sur l'expérience de l'emploi et le lieu de résidence (Figure 30).

	Volets du guide d'entretien	Caractéristiques
1	Aspects cognitifs du grand KL	Information sur la ville ; ses dynamiques Interprétation des sites
2	Facteurs personnels	Données sociodémographiques Visite faite en groupe ou seul Adaptation au Climat intérêts particuliers des visiteurs
3	Ambiance	Quartiers et fréquentation Cognitif et affectif
4	Déplacements	Piétonisation choix de transports
5	Sociabilité	Niveau de congestion et de foule Accueil des habitants Multilinguisme
6	Qualités urbaines	Valeur esthétique de la ville (cadre et beauté) Propreté et netteté de la ville - Sécurité
7	Services	Hébergement Offre commerciale Variété des restaurants Coût des services et des biens
	Dynamisme culturel	Variété des lieux culturels et artistiques Variété de la vie nocturne et des divertissements
	Loisirs et pratiques récréatives	Accessibilité aux sites Fréquence

Figure 30 : Facteurs d'évaluation de la découverte et du ressenti touristique

La deuxième section a demandé aux répondants au sujet de leurs perceptions des attractions les plus visités, des lieux, des restaurants et des logements dans le quartier concerné et dans Kuala Lumpur. La dernière section essaie de cerner les pratiques touristiques et l'historique « international » des participants (expérience de l'expatriation, types de voyages, famille expatriée et motivations pour voyager). Le protocole méthodologique permettant de réaliser le travail d'enquête sur le terrain, a retenu la distribution de la population par groupes ethniques. Le portrait des trajectoires de mobilité et de pratiques touristiques de Kuala Lumpur est l'élément clé de cette enquête qualitative. Il a été décidé d'interroger à la fois résidents et visiteurs, afin de connaître les pratiques de lieux publics, de mobilité et les représentations de l'urbain. Bien que la recherche soit qualitative et tente, certains critères ont été appliqués afin d'obtenir un échantillon proche de la structure sociodémographique urbaine (sexe, appartenance ethnique, âge, statut, éducation, revenu, et occupation). Le choix d'échantillon est celui de la méthode des quotas de la population urbaine, pour la catégorie des « résidents ». L'échantillon de répondants résidant dans l'aire métropolitaine de Kuala Lumpur a aussi été choisi de façon à procurer un panel représentant des tendances du tourisme métropolitain. La répartition de la population par groupes ethniques et nationalité sert de base à cette distribution entre expatriés, migrants étrangers, Malais, Chinois et Indiens. La même méthode des quotas a été introduite pour la population touristique en fonction des arrivées entre 2008 et 2010. L'origine géographique des visiteurs s'est faite en fonction de l'importance du marché émetteur pour le tourisme urbain et des priorités ciblées par les agents publics. Un total de 46 entretiens a été atteint, pour un nombre total de 54 personnes interrogées formellement. Cela représente vingt entretiens de résidents (21 personnes) et 26 entretiens de visiteurs (33 personnes). Pour les visiteurs, certains entretiens ont été faits avec deux personnes, soit un total de 19 répondants et de 21 répondantes. L'âge moyen étant de 34 ans avec une amplitude allant de 18 à 67 ans.

Résidents (21)					Visiteurs (33)		
population cible	Malais	Chinois	Indien	Expat	Asie orientale	Moyen-Orient	Occident
Ouvriers	1		1	1			
Employés		3					
Cadres /patrons	3	2	1	1			
Etudiants	1	2		2	1	2	1
Retraités/Résidentiel	2	1			2	1	2
Touristes					6	8	6
Backpackers					2		3
Total	7	8	2	4	11	11	12
	21				33		

Tableau 38 : Entretiens de l'enquête des pratiques

L'origine géographique a été répartie en trois zones (Tableau 38). Tout d'abord la zone Moyen-Orient et sous-continent indien (Iran, pays arabes, Inde, Pakistan, Maldives). Les touristes originaires de cette zone partagent des affinités culturelles (Inde) ou religieuses (pays musulmans). Les groupes originaires sont surtout des familles, des jeunes mariés. Pour les touristes indiens, les groupes et familles constituent la majorité, avec cependant une part de touristes visitant des amis ou de la parenté. Les touristes occidentaux (Europe, Etats-Unis, Australie) constituent un groupe mixte, dont la proximité culturelle passe par la langue anglaise. Cela fait de la Malaisie une destination accessible, à la différence d'autres pays asiatiques où la langue est une barrière. Les individuels, couples, amis (jeunes), familles. Le groupe d'Asie orientale (Chine, Taiwan, Corée, Japon) possède une proximité culturelle (sino). Les touristes sont surtout en groupes, mais les jeunes voyagent aussi entre amis (*backpackers*). Les touristes de proximité (Singapour, Thaïlande et Indonésie) qui constituent le plus gros bataillon des arrivées n'ont pas été interrogés dans cette recherche. Ce sont surtout des groupes, familles, et groupes d'amis. Pour Singapour, il s'agit réellement d'un tourisme régional.

Lieux de l'enquête

Les enquêteurs ont conduit des entretiens enregistrés dans des quartiers touristiques et aussi des quartiers à haute centralité (nœuds de transport, importance des espaces publics, importance de la fréquentation), et aussi dans des quartiers résidentiels. Etant donné qu'il s'agissait d'entretiens de type qualitatif, il a fallu en moyenne 30 minutes par enquête, avec une longueur allant de 10 à 50 minutes. Ce sont des entretiens semi-directifs qui ont été réalisés dans des zones touristiques centrales du grand Kuala Lumpur entre juillet 2010 et mars 2011. Comme pour l'étude de Griffin & Hayllar (2006) à Melbourne, le choix a été fait de privilégier quatre quartiers au profil différencié, mais associant une activité touristique à de l'habitat et à des fonctions de centralité. Une approche heuristique des lieux est proposée, en focalisant sur des quartiers centraux mixtes. Une nouvelle relation espace-temps s'exprime par des modifications des pratiques socio-spatiales et des fonctions des quartiers dans l'espace métropolitain avec des mobilités locales. Le territoire d'une ville postmoderne avec les lieux du tourisme déconcentrés et ses représentations sont analysés. Le quartier, est au centre de l'expérience urbaine et le phénomène touristique produit des territoires différents selon les quartiers étudiés. Un même quartier peut comporter plusieurs territoires qui se chevauchent. Paulet indique que le quartier est au centre de la rencontre (2009b). Les quartiers choisis pour l'enquête, ont été retenus pour les caractéristiques de mixité des fonctions (résidentielles et d'activités) et pour leur centralité (historique, logistique, commerciale et touristique sans exclusive), permettant d'illustrer la réalité de Kuala Lumpur. C'est pourquoi des lieux touristiques comme Genting Highlands ou Batu Caves n'ont pas été retenus. Dans un second temps, la ville globale est entrevue par la mobilité, définissant l'hypermonde de Kuala

Lumpur. Les mêmes entretiens et observations sont utilisés pour nourrir la réflexion sur la relation de la ville au reste du monde, via le tourisme et la mobilité. Les quatre quartiers retenus sont aussi composantes hypothétiques de la ville postmoderne. L'exopolis est représentée par Putrajaya (nouvelle capitale) et Sunway (Subang Jaya). Cette dernière comporte aussi la solipsité de Hannigan. La flexopolis et cosmopolis sont déclinées par le centre historique de Kuala Lumpur (autour de Petaling Street) et Bukit Bintang (en incluant KLCC). Il a été choisi de faire les entretiens à différents moments du jour et de la semaine (jours ouvrés, weekends) dans des lieux offrant un espace privé suffisant et le confort nécessaire pour un entretien valide. L'espace commercial, près de l'embarquement pour la croisière sur le lac a été choisi pour Putrajaya. Les auberges et *guesthouses* des rues Tong Shin et Cangkat Bukit Bintang ont été choisies à Bukit Bintang. Les entretiens ont été conduits en fin d'après-midi lorsque les visiteurs revenaient à leur hôtel après une journée de visite et avaient le temps et la disponibilité pour répondre. Pendant la période de ramadan, certains entretiens ont été conduits pendant la période du déjeuner. Grâce à ces choix, pratiquement aucun entretien n'a été refusé. Les entretiens à Sunway se sont déroulés près du parc à thème. De part son caractère central et de porte d'entrée, Brickfields avec la gare de KL Sentral a été ajouté au secteur historique. Les entretiens ont permis d'obtenir des informations sur les déplacements urbains et les typologies d'utilisation qui sont utilisées dans les deux prochains chapitres. Les pratiques et représentations des espaces centraux sont analysées dans les chapitres postérieurs.

Traitement des résultats

Comme indiqué dans la première partie, le cadre conceptuel et l'avancement actuel de la recherche en tourisme urbain permettent d'établir un cadre de recherche. Le regard croisé sur les pratiques de l'espace et les représentations procurent une photographie plus juste de la touristification et du type de qualité urbaine, d'urbanité. Ce projet vise dans son ensemble à appréhender la réalité urbaine d'une ville qui aspire à une « classe mondiale » qui relève presque d'un fantasme des élites. En cela, un sondage des résidents, aurait d'importantes chances de partialité, ceux-ci jugeant préférable d'enjoliver la réalité de leur représentation afin de cadrer avec les objectifs officiels. Il est important de rappeler que le protocole est à la fois pratique et théorique. Les pistes suivies doivent être considérées comme « *exploratoires* », dans la mesure où elles essaient de comprendre le rapport à l'espace et l'appréciation de la ville comme lieu de vie et d'habitation. Si l'ensemble cherche avant tout une narration des trajectoires plutôt qu'une quantification. La perception de la métropole est donc dépendante de la pratique des espaces et des trajectoires individuelles. Les opérations de catégorisation ont fait suite au dépouillement des informations recueillies. Les pratiques touristiques ont été comptabilisées et la masse d'informations issue de l'enquête est abondante. La seule solution qui s'offre pour l'exploiter est de procéder à une analyse de contenu. Les codes sont définis a posteriori, ceux-ci résultant de l'inventaire de réponses données ayant fait l'objet d'un regroupement (*Grounded theory*). Les mots-clés des représentations de la ville ont été répertoriés sur des fichiers *excel*. Il ne s'agit pas de traiter ces données, ni de les croiser dans un logiciel d'analyse statistique, puisque l'échantillon choisi est purement destiné à représenter des tendances qualitatives. Les attributs d'images ont été raffinés après avoir collecté et disséqué les entretiens. *Les attributs d'image affectifs sont organisés autour de l'imagination, l'ambiance, les services, la diversité culturelle.* Les facteurs personnels des touristes, d'autre part, influencent leurs croyances et sont la base de leurs valeurs dans tous les aspects. *Les attributs cognitifs constituent ainsi la base de l'attachement à un endroit et la fidélité qui en découle.* C'est cette fidélité qui est remise en cause selon Ashworth dans le rapport des touristes aux villes contemporaines.

7.2 Trajectoires et pratiques d'une ville mixte

Les politiques touristiques ont une compréhension économique du tourisme : transaction marchande générant des revenus. Les influences multiples subies par le pays et la nature composite de la promotion touristique rendent de la Malaisie une impression de touche à tout, un ensemble composite indéfini. L'identification des touristes se fait par : le nombre de nuitées, entrées aux frontières, volume de transports, visites payantes et consommations. Le nombre de visiteurs en Malaisie s'est accru de façon très importante entre 2000 et 2010. La majorité des visiteurs étrangers (78%) provient des pays d'Asie du Sud dont plus de la moitié de Singapour. Pourtant derrière ces chiffres, les tendances du tourisme et les pratiques des touristes restent méconnues. Les visites de proximité regroupent des tendances similaires au tourisme domestique, notamment chez les Singapouriens qui favorisent des courts séjours de moins de trois jours, essentiellement vers l'arrière-pays de Singapour (Johor, Melaka) et aussi vers Kuala Lumpur pour une nuit. Les pratiques touristiques, de touristes venant d'origines plus lointaines nous intéressent plus particulièrement dans cette partie, où le tourisme sert de médiateur à la mondialisation. La qualité du tourisme et de ses pratiques renvoie directement à la qualité urbaine.

7.2.1 *Profils touristiques*

Les profils des touristes interviewés sont organisés selon une approche heuristique. Tout d'abord selon leur origine géographique. Cet aspect n'est pas rigide étant donné l'importance de la mobilité qui affecte la définition donnée par les touristes de leur lieu d'origine. De plus la croissance d'identités et de résidences multiples rend cette catégorisation poreuse. Ensuite, selon la fréquence des visites à Kuala Lumpur. Différents degrés de proximité cognitive et affective avec la ville résultent de ces deux paramètres.

Touristes occidentaux

Les Occidentaux représentent un tiers des visiteurs internationaux (ASEAN non compris). Dans l'enquête, un total de douze touristes occidentaux ont été interviewés. Deux viennent des Etats-Unis, un d'Australie. Les autres sont européens, dont deux Français. La plupart ont été interviewés dans l'hypercentre, notamment à Bukit Bintang où plusieurs logeaient. Trois l'ont aussi été à Putrajaya. Un seul a été interviewé à Sunway. Il faut dire que les touristes occidentaux sont largement minoritaires à Sunway. L'indépendance prime chez eux, avec une écrasante majorité de voyageurs indépendants, qu'ils soient en couples, seuls ou en famille. Les plus jeunes sont, dans leur majorité adeptes de *backpacking*. L'Asie du Sud-est, avec son exotisme, son coût modéré, sa sécurité et un climat tropical est une région favorite des touristes sac à dos. Vu l'éloignement, par rapport à leur lieu d'origine, les périodes de vacances sont assez étendues, contrairement aux touristes asiatiques. La majorité des *backpackers*, sont sur des voyages à longue durée. Certains sont des globetrotteurs, voyageant sur de longues périodes de temps. Comme Tom, un irlandais « autour du monde » depuis un an et demi au moment de l'entretien²¹³. Cependant, certains habitent en Asie, et font des séjours brefs, pour renouveler un visa, par exemple. Cependant l'âge n'est pas un facteur discriminant, l'exemple d'Ann et Julia, un duo de cinquantenaires anglaises, faisait aussi un tour du monde en moto sur quinze mois, en alternant visites d'amis, logement en *guesthouses*, camping et hôtel de luxe²¹⁴. Les touristes ayant l'habitude de voyager et connaissant le

²¹³ Entretien, 02-09-2010, Tom, 25 ans, Irlandais

²¹⁴ Entretien, 25-08-2010, Ann et Julia, 57 ans, Anglaises

fonctionnement du tourisme dans les pays d'Asie du sud-est, sont les plus à l'aise dans les formules indépendantes. Beaucoup de visiteurs ont trouvé les informations sur la ville via des sites d'autres voyageurs (blogs), mais aussi, Trip Advisor. « *j'utilise Trip Advisor pour voir les photos des hôtels et les commentaires. J'ai un budget limité, alors je ne m'attends pas à un hôtel de luxe, mais au moins, j'évite les nids à punaises*²¹⁵ ». L'origine des visiteurs explique en partie leur perception de la ville et leur motivation pour y venir. Les voyageurs en groupe sont caractérisés par leur désir d'un circuit sans stress, même si le rythme des visites semblait intense. De plus, il s'agissait d'un public plus âgé et visiblement peu habitué aux nouvelles pratiques touristiques²¹⁶.

Touristes asiatiques

Dans l'enquête, un total de onze touristes de l'Asie de l'Est ont été interviewés. Neuf viennent de Chine, un de Taiwan et un du Japon. Leur distribution pour les entretiens était plus diversifiée, avec trois répondants à Sunway, six à Bukit Bintang et dans la vieille ville et deux à Putrajaya. Trois touristes étaient en voyage de groupe, et peu exposée aux voyages à l'étranger. Trois autres étaient *backpackers*, là aussi, plutôt jeunes, capables de s'exprimer en anglais et intéressés par des rencontres culturelles et hors des voyages de groupe. Les autres étaient des touristes indépendants, voyageant en famille. Les touristes voyageant en groupes organisés se distinguent par une utilisation quasi inexistante des ressources en ligne. Seule une minorité a essayé de s'informer avant de venir. Ils font confiance au guide et veulent se laisser prendre au jeu de la découverte, sans « *a priori* ». En revanche, certains visiteurs indépendants ont trouvé les informations en ligne et mais peu ont fait des comparaisons avec *Trip Advisor*. Dans le cas des familles, ce sont les enfants (jeunes adultes) qui ont fait les recherches et organisé l'itinéraire. Pour les voyageurs en groupe organisé, l'attention est portée surtout sur la qualité du forfait, plus que la destination qui semble être un simple décor. Les touristes en groupe, s'inscrivent dans la « *tourist gaze* ». Le confort de l'hôtel et la relation avec le guide, sont les préoccupations principales. Les touristes indépendants et jeunes ont tendance à fournir plus d'observations sur la ville. Ils sont aussi assez critique envers la ville et blasés quant à la modernité et au développement. « *A Shanghai, les gens sont très à la mode, moderne, alors qu'à Kuala Lumpur les gens sont arriérés*²¹⁷ ». La proximité culturelle avec les sino-malaisiens est évidente, même si plusieurs admettent ne pas aimer l'accent local (du mandarin). Ils sont sensibles aux différences ethniques et mettent en avant le dynamisme chinois, face à la « *passivité* » des autres races. Dans l'ensemble, les possibilités de shopping, l'animation et la modernité sont valorisés. Le plaisir de la table est l'une des premières joies du voyage. En revanche, la notion d'authenticité des bâtiments n'est pas importante. Les reproductions à l'identique du passé sont acceptées et le côté multiculturel plait, différent de la Chine monochrome.

Touristes du Moyen-Orient et du sous-continent indien

Dans l'enquête, un total de onze touristes du moyen orient et du sous-continent indien ont été interviewés. Deux viennent des pays du golfe, cinq sont iraniens, deux viennent du Pakistan, un autre est des Maldives et un dernier est de Syrie. Leur distribution était diversifiée. Trois à Sunway, quatre à Bukit Bintang et dans la vieille ville et également quatre à Putrajaya. Le tourisme des pays du Moyen-Orient est un tourisme très saisonnier, avec sa période de pointe en été. Cela correspond aux vacances scolaires et le voyage à l'étranger permet d'échapper à

²¹⁵ Entretien, 25-08-2010, Cynthia, 26 ans, Hollandaise

²¹⁶ Entretien, 24-08-2010, Ilde, 55 ans et Melanie, 58 ans, Allemandes.

²¹⁷ Entretien, 18-07-2010 J, Chinois, 53 ans

la canicule estivale. La plupart des entretiens ont été effectués en août 2010, pendant le ramadan et l'afflux de touristes du Moyen-Orient. Tous, n'étaient pas néanmoins venus pour cette raison. Le caractère musulman de la Malaisie est sensé rassurer ces touristes par la proximité religieuse et culturelle. La présence de lieux de prière, de mosquées, du label halal pour la nourriture, et aussi les hôtels, le temps islamique de l'appel à la prière permettent de sentir à l'aise. Depuis les attentats de septembre 2001, les flux touristiques se sont reportés, en partie vers l'Asie du Sud-est. Il s'agit d'une politique de diversification de la provenance des visiteurs. Attirer les touristes du Moyen-Orient fait partie des objectifs de la stratégie touristique, recherche d'un tourisme musulman²¹⁸. Le nom peut apparaître trompeur, car contrairement aux apparences, il ne s'agit pas d'un tourisme de dévotion ou de pèlerinage vers les sites islamiques du pays. Le tourisme islamique existe surtout en Arabie Saoudite (vers la Mecque et Médine), ou vers les lieux saints du Chiisme d'Iraq et d'Iran. Les touristes interrogés étaient en majorité en voyage indépendant, tout en ayant organisé leur séjour via un agent de voyage. Quatre touristes suivaient un circuit en groupe organisé. Les Iraniens étaient d'ailleurs, dans des voyages organisés. Les autres étaient en famille ou en couple ou alors pour affaires.

Fréquence des visites et proximité des touristes

Ashworth groupe la conduite des touristes dans les destinations urbaines autour de quatre tendances : sélectivité, le touriste n'utilise qu'une fraction infime de l'offre touristique et urbaine d'une ville²¹⁹. Les recherches microgéographiques, sur l'utilisation des quartiers, et la fonctionnalité des espaces urbains sont sous-jacentes. La rapidité est aussi une notion clé. Le séjour des touristes en milieu urbain étant beaucoup plus court qu'en villégiature. Les visites de villes sont souvent une étape sur un parcours, et donc courtes. La répétition des visites à une destination urbaine est plus fréquente qu'à un lieu de villégiature. Le paradoxe noté par Ashworth est aussi que le degré de patrimonialisation d'une ville induit des chances minimales de visites répétées. Selon lui, une fois que l'on a « fait » Louxor, Venise, Bruges et des villes muséifiées, on n'y retourne pas. La multifonctionnalité, l'importance des flux et la diversité urbaine sont donc des atouts qui favorisent les métropoles. Le dernier élément est lié au précédent.

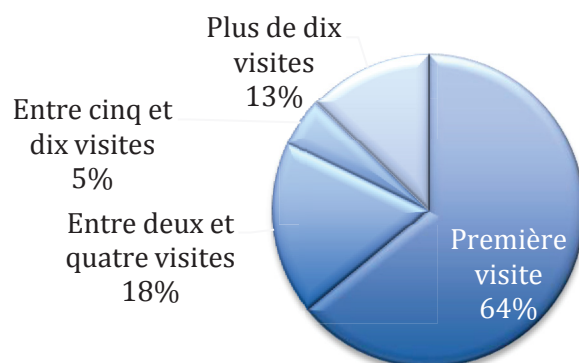


Figure 31 : Fréquences des visites à Kuala Lumpur

Source : enquête de terrain, 201

L'inconséquence des touristes et l'absence de loyauté à une destination sont particulièrement marquées. Avec l'économie de l'éphémère, les villes doivent constamment régénérer leur offre et image. Les entretiens dégagent deux types principaux de trajectoires de

²¹⁸ D'après ITC (2010) <http://www.itc.gov.my/content.cfm/ID/D0479406-D182-49BE-14C086BB9A47DD84/RID/147>

²¹⁹ Ashworth, 2009

touristes à Kuala Lumpur. Les *primovisiteurs* sont nombreux parmi les répondants, notamment chez les Moyen-orientaux (Iraniens), Chinois et les plus jeunes occidentaux (Figure 31). Pour les Iraniens, Kuala Lumpur est la ville la plus facile d'accès en dehors des pays du Golfe persique. Les visas ne sont pas nécessaires pour entrer en Malaisie. Kuala Lumpur apparaît comme la porte d'accès au reste du monde. En venant de pays comme le Pakistan, le point de vue était en général d'être impressionné par la ville, pour une première visite. En revanche, la bourgeoisie de pays arabes et d'Iran est plus critique. Le niveau socio-éducatif joue aussi dans l'appréhension de la ville. Les «*récidivisiteurs*» ou *repeat visitors* ont une approche différente du lieu. Ils veulent se sortir des sentiers battus, découvrir la ville d'une façon moins conventionnelle et faire des activités que les résidents font habituellement (Knafo & Duhamel, 2007). Cela fait partie des nouvelles pratiques touristiques et de la volonté des touristes revenant d'aller au delà du regard d'un touriste. Ils se sentent déjà familier avec la ville et le rapport évolue, notamment en évitant les intermédiaires (Achat en ligne : hébergement, transports, etc.). Le recours à un agent de voyage est de moins en moins nécessaire. Les visiteurs qui sont venus plus de cinq fois à Kuala Lumpur, le font soit pour des raisons professionnelles ou alors, par transit et aussi par plaisir. L'un d'eux évoque le plaisir qu'il a revenir chaque fois à Kuala Lumpur, car la «*ville est accueillante*²²⁰ » et l'on s'y sent «*chez soi*.²²¹». Les répondants les plus familiers insistent d'ailleurs sur un sentiment qu'ils ne partagent pas avec Singapour, qu'ils quittent au plus vite, s'ils doivent y aller (Figure 33). La fréquence des visites qui a été exprimée lors des entretiens montre que la fonction de tête de pont de Kuala Lumpur et de plateforme de correspondance vers le reste de l'Asie du Sud-est est bien établie. Le *hub* d'Air Asia a renforcé le rôle nodal de la ville. En outre, le développement des *low cost* signifie aussi, des possibilités de visites répétées plus importantes tant pour les touristes régionaux que pour ceux d'Europe et d'Asie et d'Océanie. D'ailleurs la fonction de transit ressort aussi des entretiens

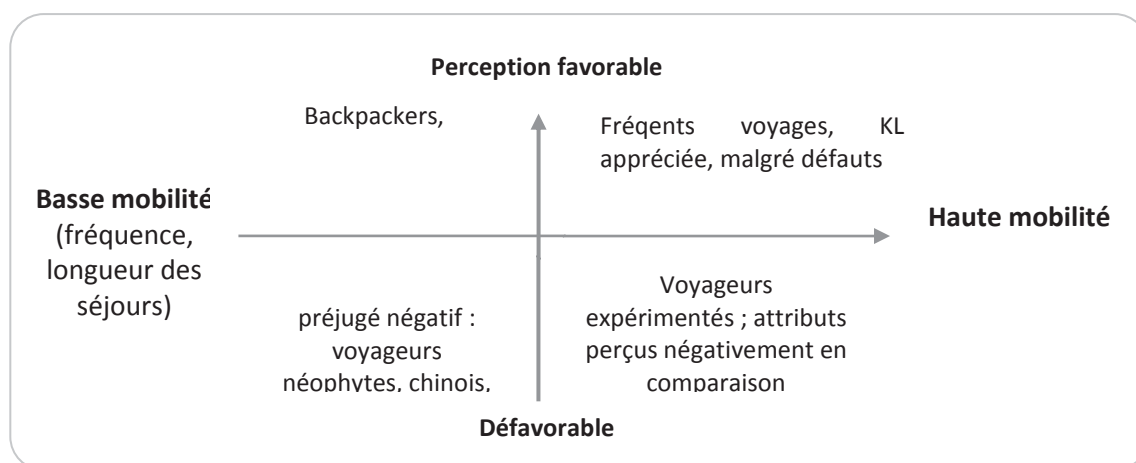


Figure 32 : Sociostyle de la proximité de la destination

La proximité (géographique, cognitive, affective, culturelle, etc) avec la destination, ainsi que la fréquence et longueur des visites (*résidivisiteur* et *récidivisiteur*). Ce sont surtout les citadins, souvent cadres, qui se déplacent le plus et retrouvent dans les mêmes lieux touristiques d'autres citadins et d'autres cadres. Les touristes peu exposés à la destination, provenant de la classe moyenne de pays à développement rapide, sont exigeants et leurs attentes sont élevées (Figure 32). Leur perception est affectée par ce fait. Les touristes à la quête d'exotisme, ont un œil favorable, qui est aiguisé par leur éloignement de la destination.

²²⁰ Entretien 25 août 2010, Syrien

²²¹ Entretien novembre 2010, Français

L'expérience des voyages et la fréquence des visites à Kuala Lumpur renforcent l'appréciation de la ville. Certains se voient d'ailleurs, vivre dans cette ville.

7.2.2 Trajectoires de touristes

Récit des itinéraires des visiteurs. Trajectoires

Avant Kuala Lumpur, à Kuala Lumpur, après Kuala Lumpur, les trajectoires des visiteurs, leurs types de voyages et leurs contacts avec le monde. Les profils et les trajectoires sont riches et variés, allant du couple faisant un tour du monde à moto, à des expatriés vivant dans les pays voisins en excursion rapide, et aussi aux touristes à forfait venus découvrir ce bout d'Asie du Sud-est. Selon les résultats d'entretien, les deux tiers des répondants, ont un séjour inférieur à deux semaines. Près de quatre répondants sur dix ont un séjour d'une semaine (Figure 33). Cela concerne surtout les touristes d'Asie orientale et du Moyen-Orient venus en voyage organisé. Les séjours d'une semaine et moins se concentrent sur la Malaisie, voire seulement sur Kuala Lumpur. Les touristes occidentaux en voyage organisé ont des séjours entre dix et quinze jours. Les étapes incluent Singapour, Penang, Melaka, Kuala Lumpur et aussi selon la durée, s'ajoutent Taman Negara, les îles et la Thaïlande. Plus de vingt pour cent des répondants voyagent entre trois et cinq semaines.

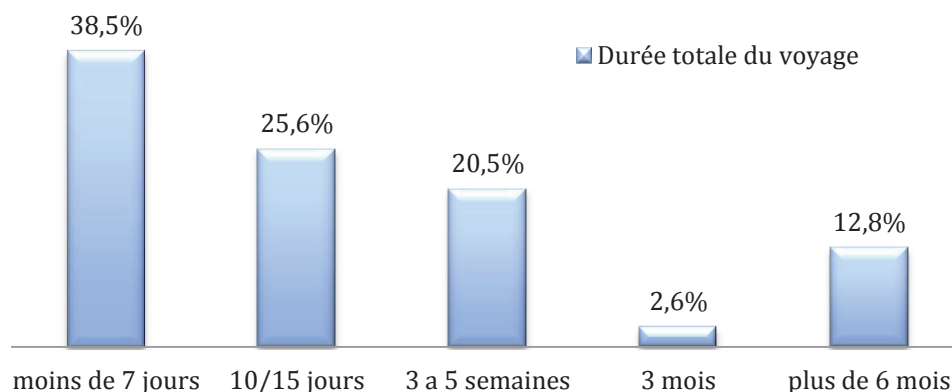


Figure 33 : Durée du voyage

Source : enquête de terrain, 2010

Cela concerne surtout des jeunes en fin d'études ou pendant des congés d'été. C'est aussi le cas d'Occidentaux avec des périodes de vacances longues et faisant un périple comprenant plusieurs pays de la région. Le dernier groupe, se situe au-dessus de six mois. Ce groupe comprend des personnes en congé sabbatique ou bien en voyage autour du monde. Certains ont ainsi voyagé pendant plus d'un an, comme Tom qui a «*fait l'Océanie, l'Amérique du nord au sud*²²²» en suivant le *backpacker trail*, parfois ou alors en faisant un tour du monde avec des modalités de projet clairement établies (Ann et Julia, en tour du monde à moto). Kuala Lumpur est la destination unique du voyage pour seulement un quart des répondants (Figure 34).

²²² Entretien, 2 septembre 2010, Tom, 25 ans

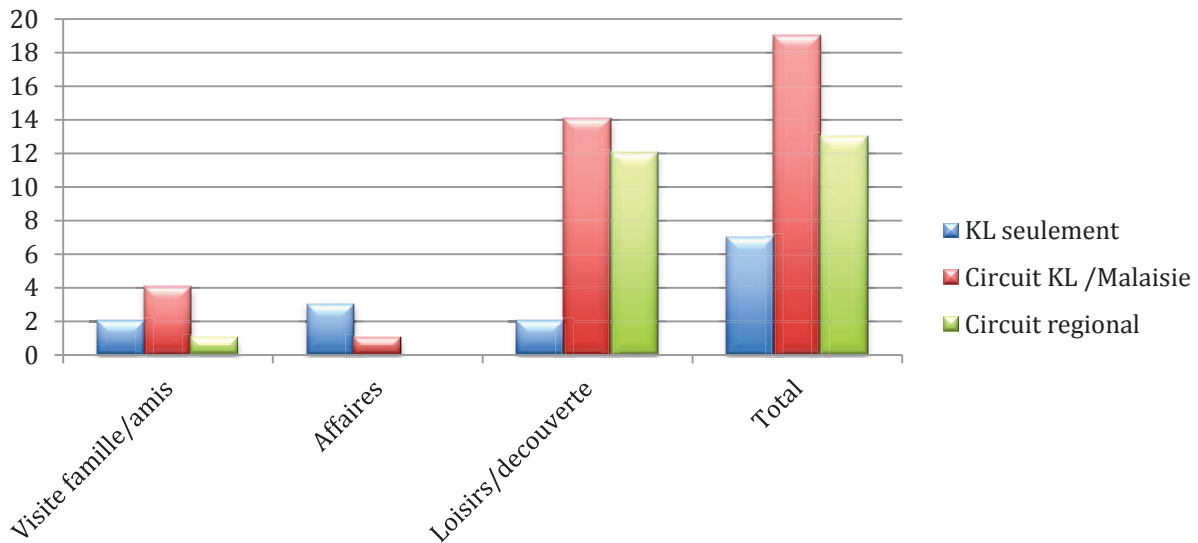


Figure 34 : Raison principale de la visite et itinéraire

Source : enquête de terrain, 2010

L'écrasante majorité est dans un circuit. La ville est la porte d'entrée de la Malaisie et de l'Asie du Sud-est ou alors une ville étape entre Singapour et Bangkok. Elle est aussi une ville de transit intercontinentale. Les visiteurs qui ne viennent que pour être à Kuala Lumpur, sont une minorité. Ils sont aussi ceux qui ont les motivations les plus diverses. Deux viennent pour visiter de la parenté ou des amis, un iranien est ici pour prospecter les possibilités d'ouvrir un restaurant. Terry, un Australien, instructeur de surf dans les îles au large de Sumatra, vient pour renouveler un visa indonésien. Habitué de la ville, il en connaît les lieux centraux dont il apprécie le caractère mélange²²³. Pour les touristes asiatiques, notamment de proximité, le séjour est plus court et s'apparente à une visite brève, de proximité. Les touristes du Moyen-Orient venant avec un tour ont une durée de séjour courte (entre une et deux semaines). La période du mois du ramadan, qui correspond aux vacances scolaires est la haute saison Certains pratiquent alors un tourisme résidentiel et ne quittent guère la ville, mais profitent de son style de vie associant le monde urbain, le shopping, et la sécurité. L'expérience de la diversité lumpurienne, ne se traduit pas par un intérêt pour la cuisine locale. La plupart préfèrent la cuisine iranienne, voire indienne, même pour les voyageurs expérimentés (Iranien, 45ans) : « *on préfère la cuisine iranienne ou arabe sinon, KFC et macdo*²²⁴ ». Cela tient peut-être à la nature du voyage choisi (organisé), alors que les touristes indépendants sont plus aventureux. Certains choisissent aussi d'échapper aux rigueurs du ramadan en été. À Putrajaya, lors des entretiens, les groupes iraniens, n'avaient pas le temps de répondre, occupés à aller faire la croisière sur le lac, puis à aller déjeuner et manger des glaces en plein ramadan. Le restaurant était presque vide et les serveuses malaises avec un œil neutre devant ces pratiques peu orthodoxes, qui sont personnelles, en ligne avec l'esprit de tolérance malais. Aussi, paradoxalement, Kuala Lumpur, sous couvert d'une ville islamique est aussi une ville d'évasion pour les touristes iraniens, barrés du reste du monde par des visas restrictifs. Le choix de la destination malaisienne, libre de visa apparaît comme sas, vers le reste du monde. D'ailleurs, Air Asia a su saisir l'opportunité de desservir Téhéran, dans une situation de quasi monopole, avec des tarifs exorbitants pour une compagnie aérienne à « bas coûts » !

²²³ Entretien, 28 août 2010, Terry, 45 ans

²²⁴ Entretien, 24 août 2010, Araz, 45 ans

Pour les touristes dont Kuala Lumpur, n'est qu'une étape, la visite est organisée selon la durée du totale du voyage et le circuit. Si la visite dure trois jours, une journée est consacrée au centre de Kuala Lumpur, avec les tours jumelles, la vieille ville. Une autre journée est consacrée à Putrajaya et un centre commercial. Une autre journée est dévolue à Genting Highland. Les touristes de groupe restent dans des hôtels localisés au centre ville de Kuala Lumpur, ou près de Midvalley. Aucun ne passe de nuits à Putrajaya, Sunway ou Genting. Leur point de vue est essentiellement basé sur la consommation de lieux, le *tourism gaze*. Leur rencontre avec la ville est superficielle, chronométrée, mais les impressions qu'ils évoquent ont l'avantage de donner de la perspective, un regard extérieur à la perception urbaine. Leur altérité n'est pas objective, mais cela n'est pas recherché. Elle permet d'offrir un aperçu utile, et dont les critères sont esthétiques et basés sur le confort personnel. L'oriental-express, un train de luxe offre un parcours Singapour-Bangkok, via Kuala Lumpur. La beauté des paysages, le luxe de l'expérience basée sur les souvenirs d'un tourisme colonial d'opulence permet d'occulter la lenteur du trajet. Les touristes occidentaux, de type *backpackers* sont aventureux en termes de nourriture, et d'expériences. Ils essaient de s'immerger dans la culture locale. Ils se perçoivent en héritiers des explorateurs et pour cela se définissent comme voyageurs en opposition aux touristes. Le voyageur est actif ; Il est à la recherche de personnes, d'aventure, de l'expérience. Le touriste est passif ; Il s'attend à des choses intéressantes et souhaite s'écarter du « troupeau » des « touristes », sans pour autant réaliser que l'altérité est un phénomène reproduit à l'infini. Dans cette quête d'exotisme, les *backpackers* occidentaux, ressentent les éléments de modernité, comme symboles d'une « l'occidentalisation », qu'ils ne désirent pas. La modernité n'est pas vécue comme une acculturation par la population locale. Les plus jeunes *backpackers* sont venus pour consommer de « l'exotique » et se retrouvent parfois désemparés devant la modernité agressive de la ville asiatique, voire de la sophistication des espaces urbains de la classe moyenne qui ne répondent pas à leurs désirs de consommation. Comme le dit un couple de Hollandais « la ville est moderne, occidentalisation²²⁵ ». De plus les influences ne sont pas uniquement venues d'Occident.

Lieux du tourisme

Les lieux visités mentionnés dans les entretiens correspondent aux espaces de concentration touristique. Le triangle d'or est cité par quasiment tous les répondants (Figure 35). Une très vaste majorité y réside et la plupart des sites touristiques y sont concentrés. La plupart des touristes interrogés sont allés dans le triangle d'or constitué par KLCC et Bukit Bintang, à l'exception d'un groupe en villégiature à Sunway et visiblement satisfait avec la vie du parc à thème et de son quartier. Putrajaya apparaît sur les itinéraires des touristes restant plus longtemps dans l'aire urbaine. Sinon, la ville nouvelle n'est pas considérée comme « essentielle » par les visiteurs. De plus, les touristes la visitent une fois, sans intention d'y retourner, à la différence du triangle d'or et du reste de la ville.

²²⁵ Entretien, 25-08-2010, Wanda, 25 ans,

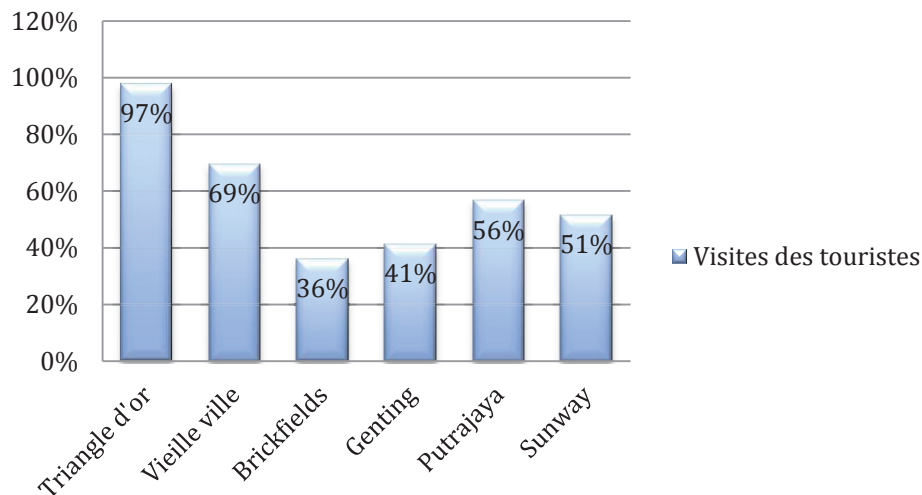


Figure 35 : Lieux visités par les touristes (enquête sur le terrain)

Source : enquête de terrain, 2010

Les touristes interrogés voyageant en groupe ont en général couvert les lieux touristiques, à l'exception de Brickfields qui apparaît en marge du phénomène touristique. En dehors de son rôle de plateforme d'échange et de transit, l'intérêt culturel et ethnico-touristique de ce quartier n'était pas mis en avant au moment des entretiens avec les touristes. Jusqu'à la rénovation urbaine et l'aménagement de Brickfields en quartier indien de Kuala Lumpur en 2010, la *Little India* était située dans la vieille ville. Il est à supposer que les opérateurs touristiques ajouteront ce quartier aux sites de la ville. Putrajaya, Genting et Sunway dépendent de la durée du séjour à Kuala Lumpur. Si le séjour est supérieur à 3 nuits ils sont intégrés dans le parcours. En revanche, Genting et Sunway attirent des touristes qui y résidents. Si ceux de Genting, comme les groupes Thaïs et Singapouriens qui viennent pour le jeu, ne « descendent » pas à Kuala Lumpur, ceux de Sunway rayonnent à partir de leur hôtel. En revanche, les espaces marginaux du tourisme, comme Chow Kit dans un faubourg de la ville est assez paradoxal. Dans une proximité immédiate, c'est à la fois un quartier « chaud » et délabré avec ses hôtels médiocres, ses salons de massage et bars à karaoké, mais c'est aussi le WTC, le siège de l'UMNO, et le ministère du Tourisme ...

Les déplacements dans la ville se font essentiellement par des modes de transports publics (métro et taxi) pour les visiteurs indépendants. Les bus sont ignorés, de même que les trains (KTM). L'utilisation de la moto est très minoritaire et liée à un mode de transport similaire pour l'ensemble du voyage. La location de voiture et la possession d'une voiture n'est pas mentionnée dans les entretiens bien que ce soit possible de le faire. Les touristes en voyage organisés se déplacent à bord d'autocars de tourisme pendant leur séjour à Kuala Lumpur. Pour tous les visiteurs, comme pour les résidents, les déplacements à pied se limitent à l'intérieur des espaces de centralités, essentiellement le triangle d'or et les zones commerciales. Même entre des centralités proches comme KLCC et Bukit Bintang, les déplacements piétonniers sont peu fréquents, pour raison de la chaleur, du manque d'information et surtout de l'isolement des centres entre eux. La pratique du vélo est si rare que la vue d'un cycliste est généralement notée.

7.2.3 Habiter touristiquement Kuala Lumpur

La société du temps libre et des loisirs où le temps libre n'est pas utilisé comme temps supplémentaire de travail pour un revenu complémentaire, laisse émerger de nouveaux paramètres de définition du tourisme. Les modalités de l'habiter dans les configurations sociales contemporaines évoluent rapidement, avec la place de la mobilité jouant un rôle prépondérant. Dans une ville avec des niveaux de vie et de développement différent comme à Kuala Lumpur, la société industrielle se mêle à la société postmoderne et des loisirs. Comme mentionné dans la première partie, les changements issus de la mondialisation en termes de mobilités et de migrations introduisent des questions épistémologiques concernant la définition d'un touriste qui rendent de plus en plus inexacte celle proposée par l'OMT. Les notions d'appartenance multiples et de métissages incitent à revisiter les définitions du touriste et du résident. Des notions comme le tourisme résidentiel en changent les contours. L'habiter touristique urbain laisse la place à de nouveaux types de touristes qui se distinguent des catégorisations traditionnelles. On peut recenser le *flashpacker*, le *citénaute*, le *résidiviste*. Le premier bénéficie de revenus mais de peu de temps, le second vit par et pour la ville. Ils sont tous les deux épris de technologie et de connectivité. Le dernier est surtout caractérisé par sa propension à l'ubiquité.

Les séjours à Kuala Lumpur sont surtout courts, notamment pour les visiteurs d'Europe, de Chine, d'Iran et du Moyen-Orient en voyage organisé. Cependant certains touristes visitant de la parenté ou des amis restent plus longtemps. Ce type de touristes est fréquent à Sunway, avec la présence d'étudiants à qui leur famille rend visite. « *Je viens voir mon fils étudiant. Je reste un mois, après je retourne aux Maldives. J'ai l'habitude de voyager. C'est une bonne durée*²²⁶ ». D'autres, comme ce couple iranien, sont là pour explorer des possibilités d'emploi ou de création d'entreprise²²⁷. Ils resteront jusqu'au bout du visa, avant de prendre une décision. Le temps moyen passé à Kuala Lumpur est de trois nuits. Dans l'enquête, aucun des répondants interviewé à Putrajaya n'y résidait. La plupart était basé dans le centre ville de Kuala Lumpur, voire à Sunway. L'hébergement choisi se situe majoritairement dans l'hôtellerie traditionnelle supérieure (Tableau 39). Pour les voyages organisés, le cinq ou quatre étoiles est la norme. Le coût modique des hôtels haut de gamme fait qu'il est possible de descendre dans un cinq étoiles malaisien pour l'équivalent du prix d'un hôtel de chaîne économique d'Europe ou d'Amérique du nord.

Quartier d'hébergement	Type d'hébergement	Nombre	%
Bukit Bintang & Vieille ville	Hôtel (4 ou 5)	14	42.4%
	Guesthouse	8	24.2%
	Location appartement	1	3.0%
Sunway	Hôtel (4 ou 5)	4	12.1%
	Guesthouse	1	3.0%
	Location appartement	1	3.0%
Famille/amis		4	12.1%

Tableau 39 : Hébergement choisi par les répondants, touristes

Source : enquête de terrain, 2010

²²⁶ Entretien, 29 août 2010, Shaikha, 45 ans, Maldivienne

²²⁷ Entretien, 24 août 2010, Tonkabon, 36 ans, Iranien

Même pour les voyageurs indépendants, certains avouent alterner entre les *guesthouses*, surtout pour les *flashpackers*, qui à la différence des *backpackers*, partent pour des séjours routards courts. Ils incarnent le type de tourisme de séjours relativement courts, mais qui se multiplient le long de l'année. Le voyage est décidé de façon impulsive, et la préparation se fait en un éclair (« flash »). Comme pour les *backpackers*, l'expérience, la proximité perçue avec la culture locale et les autochtones est privilégiée. Seuls ceux avec un budget serré, comme les *backpackers*, les étudiants et les globetrotteurs en voyage pour plusieurs mois évitent l'hôtellerie haut de gamme. Le choix d'une *guesthouse* aussi relève d'un style de vie. Les chambres d'hôtes offrent des occasions de sociabilité impossibles dans les grands hôtels. Les « voyageurs », peuvent y avoir leurs échanges d'information et partager leurs histoires et parcours. Ils se situent ainsi dans une catégorie, où l'aventure et le sentiment d'appartenir à une tribu est supérieur. Les *flashpackers*, bénéficiant d'un budget plus conséquent, jouent sur les deux tableaux leur permettant la flexibilité d'être rapiat sur certains aspects et de dépenser largement sur d'autres. Ce type de touristes n'a pas de problème à dépenser pour du luxe « cool » incarné par les hôtels de luxe « nouvelle génération » comme l'hôtel Maya, près de KLCC. L'architecture est sobre, minimaliste, le service est luxueux, sans être obséquieux. La connectivité à internet, la souplesse des formules en font un type d'hôtel particulièrement prisé des bobos et créatifs qui ne se sentent pas à l'aise dans l'hôtellerie traditionnelle.

Un habiter touristique d'infusion sociale

Les *citénauts* se rapprochent des globetrotteurs, par leur sens de l'aventure, leur relative boulimie de voyages. Mais ils s'en démarquent aussi par leur pleine utilisation des changements technologiques pour appréhender leur façon de voyager et d'habiter l'espace. Ils sont adeptes des nouvelles technologies et d'urbanité. L'incidence des séjours longs, des visas vacances-travail et surtout des stages internationaux, font que les frontières entre tourisme et résidence se brouillent. La plateforme internet mettant en relation les visiteurs et les résidents, en axant, sur la socialisation et la découverte d'autrui, tout en jouant sur le facteur économique. Une plateforme en ligne comme *Couchsurfing* traduit ce changement, où chacun peut devenir l'hôte dans les deux sens du terme. Avec l'utilisation du web 2.0 pour échanger et contribuer à un contenu créatif et informationnel, l'expérience du touriste est accessible à tous. Les narrations de voyage sont au cœur de recherches personnelles. Mais l'internet participatif est aussi une plateforme ayant permis l'éclosion de pratiques d'habiter touristique d'infusion entre résidents et touristes. Les pays les plus représentés sont évidemment les pays développés. Il y a 560 000 inscrits aux Etats-Unis en 2011 et 230 000 en France qui est la troisième plus importante communauté. 70% a entre 18 et 29 ans, c'est donc un phénomène jeune et de classe moyenne urbaine²²⁸. En effet, la première nécessité est d'avoir un compte et donc internet. En Malaisie, il y a plus de 10 500 inscrits, la majorité à Kuala Lumpur, qui offrent leur hébergement à des inconnus (avec des capacités de sélection). La motivation d'un voyage économique est évidente, mais c'est aussi surtout la volonté de faire de nouvelles rencontres et de voyager en vivant comme les citadins visités. Cette recherche en miroir est illustrée par ChengCheng (33 ans) : « pour moi, j'aime voyager pas cher, tout en connaissant d'autres personnes. Les hôtels c'est cher et c'est ennuyeux. Au moins (avec Couchsurfing), je rencontre de nouvelles personnes, tout en faisant attention de ne pas avoir d'ennuis²²⁹ ». Ce système procure donc un avantage économique, une stimulation intellectuelle, la possibilité de rencontres et aussi la griserie de l'inconnu, tout en présentant

²²⁸ Site Couchsurfing, accédé 16 janvier 2011

²²⁹ Entretien, 18-09-2010, ChengCheng; 33 ans

un risque faible. La dimension de rencontrer d'autres, personnes, en général les mêmes classes moyennes d'autres pays anime donc la participation à ce réseau. Il s'agit de s'immerger dans la réalité, d'un autre urbain, de quelqu'un qui finalement a un mode de vie similaire, mais dans un cadre différent. La connectivité des communautés peut être renforcée par l'informatique et les nouvelles technologies, qui se prêtent à des découvertes mutuelles, comme le partage de contenu et la collaboration interactive débouchant sur des actions dans l'espace physique (manifestations, rencontres, rendez-vous, réunions...).

La possibilité d'infusion entre touriste et résident est plus réelle en milieu urbain où chacun est sur un pied d'égalité. Les conflits entre touristes et résidents sont issus d'une asymétrie réelle ou perçue entre les deux groupes. En revanche, les zones rurales sont hostiles à des pratiques touristiques d'infusion qui bouleverseraient les relations sociales. Le tourisme traditionnel à forfait demeure, mais le tourisme indépendant, de rencontre devient de plus en plus important. D'autre part, en relation avec la glocalisation, dans un processus similaire à celui d'autres réseaux sociaux, des « apéros » ou « makan », en Malaisie sont organisés. Les lieux de la rencontre sont, non sans intérêt, des lieux de globalisation (Bangsar à Kuala Lumpur). On peut assister à l'émergence d'une classe moyenne supérieurs « non-racialisée », transgressant les divisions ethniques, élitiste et se voyant avec des valeurs de « citoyen du monde ». Elle réfute les groupements anciens et préfère l'individualisme et les droits individuels au détriment des droits collectifs et communautaristes mis en avant dans les politiques officielles de Malaisie.



Illustration 27 : Espaces d'infusion touristique et commerciale

Les résidivisiteurs – infusion temporelle

L'infusion touristique par résidence de touristes à long terme dans le pays d'accueil interroge sur les limites du tourisme. Quand est-ce que le touriste devient résident ? Ce type de tourisme, renvoie à deux notions : l'immigration et la citoyenneté puisqu'il se base sur la « résidence ». Le développement du tourisme résidentiel est encouragé par le gouvernement malaisien. Le programme *Malaysia My Second Home* (MM2H), joue sur l'héliotropisme et les avantages économiques pour attirer d'abord des retraités argentés à venir s'établir en Malaisie.

Lancé en 2003, il a connu des tâtonnements et une succession de changements des réglementations et des conditions requises. Ce programme visait un total de 100 000 participants à l'horizon 2010. Pourtant en 2009, seulement 14 000 personnes l'avaient rejoint. Certains attribuent ce piètre résultat à des règles qui changent brusquement et à l'incohérence des politiques d'immigration, notamment en ce qui concerne la somme d'investissement nécessaire, la durée du visa, la possibilité de travailler, le capital immobilisé²³⁰. Ces changements erratiques ayant pour effet rendre plus difficile la « vente » d'un programme à fort potentiel. Kuala Lumpur n'a pas de politique officielle d'attirer des talents pour rendre la ville plus cosmopolite et connectée au réseau des villes globales. Mais le programme MM2H, qui était destiné avant tout à capturer une population de retraités riches est destiné à être réactivé. S'il s'est avéré peu convainquant avec 15% de son objectif atteint, il est appelé à être utilisé par les « talents » étrangers qui viendront travailler en Malaisie. Son utilisation permettra de rendre le marché du travail plus souple et de contourner la lourdeur du permis de travail actuel²³¹.

L'habitat et la façon d'habiter la ville par les touristes résidentiels indiquent une « infusion » entre touristes résidentiels et résidents. L'existence de visas longue durée donne un statut légal au touriste résidentiel, sans nécessairement rendre légitime la présence de ce touriste résidentiel aux yeux de la population autochtone. Colin et Sarah, résidents touristiques l'expriment en comparant avec leur choix antérieur de vivre à Bangkok. « *Contrairement, à Bangkok il n'y a pas de fossé entre étrangers et touristes. La diversité raciale fait que l'on peut avoir n'importe quelle ethnicité et être résident*²³² ». A l'image de la ville et de ses centralités multiples, les étrangers résidents sont présents autant en ville que dans l'exopolis et l'absence d'enclaves de touristes résidentiels est significative. Les critères économiques sont plus décisif, pour les membres argentés du programme MM2H, dans la volonté de s'intégrer à la classe moyenne et à l'élite vivant dans les *gated communities* de l'aire urbaine. Pourtant, la possibilité de vivre dans des appartements plus modestes, est choisie par certains qui ne recherchent pas l'isolement. Kuala Lumpur montre que l'espace urbain n'est pas ségrégué entre citoyens et non-citoyens. Les frontières sont poreuses. La retraite à long terme en Malaisie attire des nouveaux venus désireux de garder un pouvoir d'achat favorable, sans l'exclusion d'avec la population locale, comme c'est le cas dans d'autres pays d'Asie. C'est aussi le choix dans des cas d'expatriation qui n'en finit pas... avec des exemples d'expatriés ayant passé vingt ans ou plus de leur vie hors de leur pays d'origine et qui finalement remettent à jamais l'hypothèse de retourner dans leur pays d'origine. Comme ces restaurateurs français qui ont renoncé à rentrer à Paris, leurs enfants étant tous établis hors de France. « *Pourquoi retourner à Paris ? Les gens se plaignent tout le temps. On n'y reconnaît plus rien*²³³ ». La présence de stagiaires étrangers, souhaitant avoir une expérience asiatique et vivant entre trois et six mois dans la ville est aussi significative. Leurs comportements changent et leur rapport à la ville se développe sur les plans cognitifs et émotifs.

On peut dégager trois types de consommation et d'expérience urbaine. La première (Tourisme conventionnel), est axée autour d'attractions, de monuments, de produits prêts à consommer (*tourist gaze*). Il y a un fossé marqué (économique) entre résidents et visiteurs, même si ces produits ne sont pas exclusivement destinés aux visiteurs. (la tarification est parfois discriminatoire). Le touriste reste exclu de la ville et en perçoit avant tout l'altérité. Il peut être un visiteur multiple mais qui se contente d'un rapport distant avec la ville (par

²³⁰ Entretien, septembre 2009, Le rédacteur en chef, magazine *Expat*

²³¹ Entretien, Ministère du Tourisme, Février 2011

²³² Entretien, 12 décembre 2010, Sarah

²³³ Entretien, 20 octobre 2009, Hélène, 58 ans, KL

exemple : pour faire des courses, pour faire des affaires). La seconde, créative, épouse les formes du quotidien et cherche à s'immerger dans la peau d'un citadin. Il a des contacts multiples et non marchands avec certains habitants (amitié, famille, collègues) et a développé une familiarité avec le lieu qui lui donne un sentiment d'appartenance et une claire volonté de se démarquer des touristes. Il est aguerri et informé sur la ville et en connaît bien les problématiques propres aux résidents. Il utilise les technologies modernes qui l'associent à la ville. La troisième s'apparente aussi au créatif et à l'exploration, par des résidents soucieux de vivre la ville mais sous d'autres facettes. Des lieux banaux prennent une tournure insolite en fonction d'une pratique différente (différents moments du jour ou de l'année, événements, visite thématique, etc...), qui elle aussi la dissocie des pratiques de touristes et des pratiques du quotidien.

7.3 Lieux de flexibilité, centralités mixtes

L'espace central de Kuala Lumpur correspond à l'espace de la *flexopolis* de la ville postmoderne définie par Soja. Trois quartiers à la morphologie différente, mais avec des fonctions de centralité sont analysés. Tout d'abord l'espace iconique de la mondialisation, les quartiers « carte de visite » et vitrines de la ville. Puis les quartiers de la vieille ville qui présente l'autre aspect de la *flexopolis*. Enfin le dernier quartier Brickfields combine des éléments des deux premiers.

7.3.1 L'hypercentre doré et rouillé

Le Triangle d'or (Golden triangle) constitue l'hypercentre directionnel de Kuala Lumpur et aussi une adresse de prestige. Il est composé de deux pôles principaux et isolés. Tout d'abord Bukit Bintang, un ancien faubourg développé entre 1920 et 1950 et devenu le centre « touristique » de la ville à partir des années 1970, comme d'ailleurs le *Malaysia Tourism Plan* de 1975 l'entendait. C'est devenu aussi le principal centre commercial et d'affaires de la ville, alors que la vieille ville tombait en décrépitude après le transfert des activités dans le reste de l'aire urbaine. L'autre pôle a été créé de toute pièce, le centre directionnel de KLCC.

KLCC ou une enclave globale

Le nouveau centre-ville de Kuala Lumpur est un exemple d'aménagement urbain concerté rare dans l'aire urbaine. Le projet de nouveau centre ville à Kuala Lumpur a émergé dans les années 1980. L'absence de véritable centre-ville, la possibilité de réserves foncières et surtout la volonté de monter une opération d'urbanisme illustrant le développement du pays ont participé à la réalisation de KLCC. Ce projet urbain est typique d'une rénovation urbaine par transfert. Un peu comme la Part-Dieu à Lyon ou la Défense à Paris, il s'est agi de construire un centre directionnel à la hauteur des ambitions urbaines et de créer un nouveau morceau de ville symbolisant les transformations économiques, sociales et urbaines de la Malaisie. Le nom du projet d'ailleurs est explicite (*Kuala Lumpur City Centre*) et celui-ci devenant le CBD et la porte d'entrée de la ville. Aussi, le site du nouveau centre-ville, est né dans l'euphorie de la politique de grands travaux du premier ministre Mahathir. Il s'est fait par la réaffectation de l'espace laissé par le départ du champ de courses du Selangor Turf Club. La réserve foncière de 40 hectares de terrains était disponible au cœur de l'agglomération, à proximité du quartier diplomatique résidentiel et cossu d'Ampang et peu loin des rues commerciales de Bukit Bintang. Au champ de courses s'est substitué le projet de construction d'un quartier remarquable et qui puisse devenir l'emblème de la ville, dans une

opération concertée de *branding* urbain. Le projet financé intégralement par une filiale de Petronas, comprenait dans le cahier des charges : un gratte-ciel « iconique » (moderne et islamique), un palais des congrès, une mosquée et l'habituelle composition d'un mégacomplexe avec centre commercial, hôtels, logements, lieux de divertissement, vie nocturne, etc. (Figure 36).

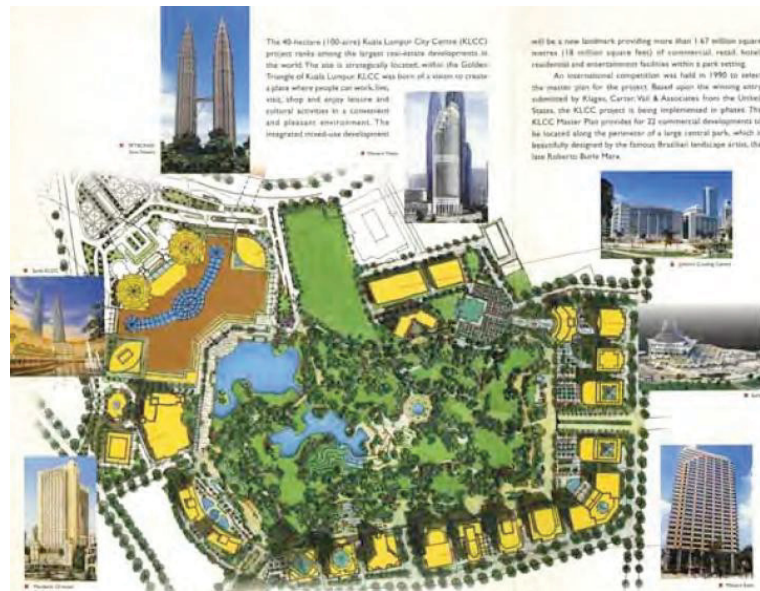


Figure 36 : Plan masse du projet de KLCC

(Source : KLCC Holdings Bhd, 1999)

Cependant il en a différé par sa dimension symbolique et son échelle, à la fois de vitrine internationale du pays et de nouveau quartier urbain à vocation centrale dans un contexte international de renouveau urbain. L'éclosion de projets de requalification urbaine similaires, la standardisation des morphologies urbaines et l'homogénéisation des espaces publics mondiaux renforçant le besoin d'identité urbaine distinctive. Jensen (2007) utilise l'exemple d'Aalborg au Danemark pour modéliser le *branding* urbain. La rénovation urbaine du port et sa transformation en quartier culturel sont la matérialisation d'une volonté de nouvelle image qui s'élargira à l'ensemble de la ville. Singapour avait entrepris la réhabilitation des rues avec les immeubles mixtes de son centre historique (Clark Quay) après la rénovation urbaine des années 1960 et la politique de la table rase. Aussi, le CBD jouxte ces îlots sauvés in extremis et transformés en lieux touristiques et de loisirs.

A Kuala Lumpur, l'absence de front de rivière ou d'élément naturel, susceptible d'être le point focal du développement d'un cadre de mise en scène urbaine dramatique, a longtemps été considéré comme une carence importante à la ville. Le projet de KLCC est plus qu'un mégacomplexe car il a permis à la ville de palier à cette carence. Le parc urbain de 20 hectares, met en avant l'environnement naturel et renforce la visibilité du projet dans son décor. KLCC œuvre comme le parc, le front de mer ou de rivière manquant à la ville. Une extension moderne et globale de la ville ; qui soit aussi un lieu de rêverie et de flânerie. Il s'inscrit dans la ligne de prise en compte du potentiel offert pour le développement structuré d'un lieu d'animation urbaine autour du parc urbain prestigieux. Les équipements phares, destinés à mettre en avant la nature centrale du projet sur la carte de la métropole, se sont exprimés avec les tours jumelles (Siège social de Petronas, 88 étages, 451 mètres) et le centre commercial Suria, ainsi que le Philharmonique. Le Centre des Congrès de Kuala Lumpur

(KLCC Convention Centre), partie prenante de l'aménagement occupe tout le front ouest du parc et prolonge le centre commercial (Illustration 28). L'influence de KLCC se veut à la conjonction de l'hypermonde pour la vitrine mondiale et de la ville, et de l'aire urbaine en étant un lieu de loisirs et de consommation. Le projet de transfert de la mairie (DBKL) pour renforcer le caractère central et municipal a été abandonné, en laissant place à un hôtel cinq étoiles. KLCC et ses tours jumelles sont sortis de terre en 1998. Le moment n'était pas favorable pour l'inauguration de ce quartier, simultanément avec la crise financière qui en a ralenti les ardeurs. Il a fallu attendre presque dix ans pour que la fièvre immobilière gagne le quartier. Jusqu'en 2006, le quartier était un simulacre de ville, simplement un quartier d'affaires isolé dans un semis urbain et sans vie en dehors des heures de bureau et du centre commercial attenant.



Illustration 28 : KLCC, les tours Petronas, le centre commercial et le parc

Depuis, une flopée de nouveaux projets se sont déversés sur ce quartier et son entourage immédiat, qui dans les années 1990, était encore un quartier cossu et endormi. Il était constitué de grandes propriétés avec villas datant de l'époque britannique des années 1920 à 1960, avec ses ambassades et sa tranquillité à proximité du centre commercial de la ville. Les projets prestigieux, résidentiel, de verticalisation et d'exclusivité se sont abattus sur cet environnement et le transformant profondément. Le centre des affaires et du commerce s'est déplacé. KLCC regroupe les condominiums de luxe, dont beaucoup ont été acheté comme pied-à-terre ou investissements spéculatifs. Les hôtels cinq étoiles qui entourent aussi le parc, hôpitaux privés qui cherchent à capturer cette même population. Certaines caractéristiques dans la distribution spatiales s'apparentent à la ville européenne, avec un centre historique qui n'abrite plus de fonctions centrales. La densification s'est faite avec la construction de tours d'au moins quarante étages, avec des prix d'achat au mètre carré exorbitants pour la Malaisie, mais alignés sur les quartiers riches des grandes capitales mondiales. La tour Troïka, plus haut immeuble résidentiel de Malaisie ferme l'extrémité Est du parc. La panoplie du luxe international y est réunie dans des condos avec piscines, gymnase, spa, restaurants, magasins, sécurité et services qui compensent la haute densité et accentuent la sensation d'exclusivité. De plus, les appartements sont grands (en général plus de 200m²), incluant le logement du personnel de maison... La plupart des appartements ont été acheté dans un but spéculatif. Les investisseurs étaient essentiellement singapouriens, hongkongais et émiratis. Leur valeur a chuté de 20% après la crise financière de 2008, mais sont revenus rapidement à leur cote d'origine qui reste malgré tout en dessous des prix

d'autres villes « globales » (2490 euros/m² pour ce type d'appartement²³⁴). La spéculation explique la hausse de 37% des valeurs immobilières entre 2000 et 2010. Le périmètre entre KLCC, autour de Jln Ampang et de Tun Razak est désormais constitué de rues entourées de ce type de propriétés. Dans ce contexte de densification résidentielle, les rues originelles sont vides, dépourvues de commerce et de piétons. L'architecture est résolument contemporaine, et correspond aux standards mondiaux. On pourrait être à Miami, pour les palmiers, mais aussi à Singapour, à Brisbane ou Hong Kong. Le calme résidentiel est maintenu, mais dans décor froidement minéral et anonyme surgit le paradoxe saisissant d'une *enclave mondiale*, flottant en syntonie sur l'*hypermonde*, loin au large de la vie urbaine environnante.

KLCC illustre l'exemple d'une vision urbaine de construction d'un complexe directionnel intégré aux objectifs et aux buts multiples. Les théories libérales de classe créative de Richard Florida son très nettes dans le choix du symbole de la transformation d'un pays sous développé et rural en un pays tertiaire et urbain. C'est un ensemble marqué par la modernité (technologie, matériaux, techniques) mais conservant le design des valeurs souhaitées dans ses formes (asiatique, musulmane et *corporate*). L'ambition de KLCC est de combiner toutes les notions de classe créative quantifiées par leur vie nocturne, tolérance, plus-value et richesse en activités culturelles et d'être aussi la vitrine internationale de la ville. KLCC cherche ainsi à s'inscrire dans la compétition économique globale, à servir d'outil de statut et de reconnaissance, tout en marquant l'attention par un signal fort du tournant de la société malaisienne vers une société éduquée, créative, alimentée par une culture de l'innovation et de la créativité (Bouchon, 2008). KLCC résume donc un projet complexe d'aménagement d'un nouveau centre-ville. Les choix de prestige et d'échelle mondiale renforcent la volonté d'amarrer ce centre sur la carte de la mondialisation. KLCC illustre aussi l'accent mis sur la classe créative et la culture économique libérale pour arriver à cet objectif. Le projet a participé à la mise en place de stratégies de planification intégrant des fonctions centrales, culturelles, commerciales et d'affaires dans un cadre prestigieux. Les tours, globalement comprises comme symbole des ambitions de la ville, coexistent avec une certaine nostalgie pour les formes construites du passé de la ville.

Les usages de KLCC divergent selon les temps de la journée et de la semaine. La journée, KLCC est un exemple saisissant de la *corporate Malaysia*, avec ses employés de bureau et cadres déambulant dans le périmètre du centre commercial pendant la pause-déjeuner, et puis après les heures de bureau. Les *businessmen* discutent affaires dans les cafés donnant sur le parc ou bien dans le calme des *lounges* des hôtels autour du parc. Les touristes forment de gros bataillons de chalands dans le centre commercial. La présence de l'aquarium fait partie des raisons données à la visite du centre. Des hordes d'Iraniens savourent leur expérience urbaine dans cette ville de contradictions et de diversité. Kuala Lumpur leur donne un violent accès à la réalité du monde moderne dans sa plus pure diversité, coloration et exubérance. Les touristes, en famille, en couples, déambulent dans le parc pour prendre des photos des tours. Ils y croisent les congressistes du Centre de congrès de KLCC, faisant une pause (Illustration 29). Pendant la semaine, le centre commercial attire plus les touristes que les habitants de Kuala Lumpur. Les fins de semaine offrent un spectacle différent. Le monde sérieux de l'entreprise est parti en weekend, laissant place à la frénésie de consommation urbaine. Les banlieusards se déversent en masse sur le centre, les jeunes arrivent en métro, les familles en voiture pour s'imbiber de l'animation urbaine. La plupart viennent pour dîner, faire des achats, du lèche-vitrine, mais aussi pour tuer le temps et voir le spectacle du monde.

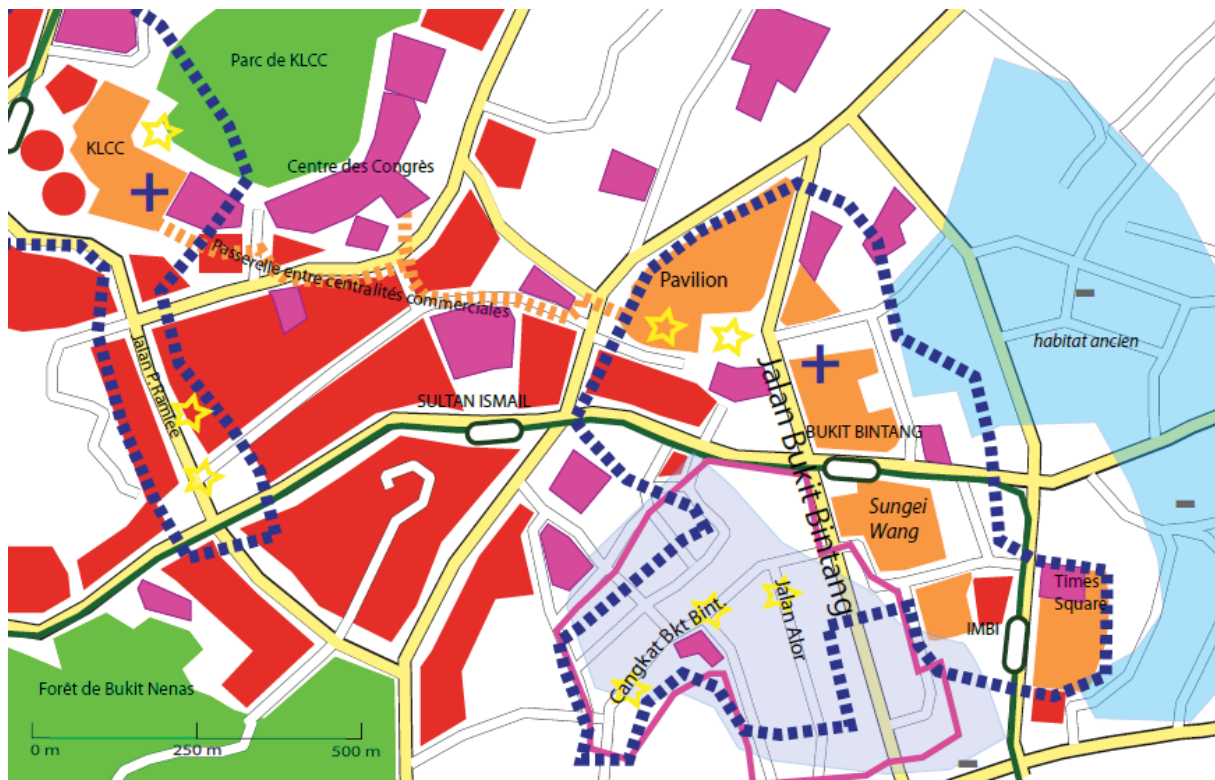
²³⁴ I-property, 2011 ([1](#))



Illustration 29 : Esplanade du parc de KLCC, haut lieu touristique

Et le monde s'y retrouve : Népalais travaillant dans les bars bondés du centre commercial, vendeuses philippines des boutiques, serveurs indonésiens, personnel d'entretien bangladais d'un côté. Touristes et classe moyenne malaisienne de l'autre. Les soirs de fin de semaine, le centre attire une foule venue se divertir, soit pour dîner, ou bien pour aller au restaurant, au karaoké ou dans les bars. Le voisinage immédiat offre une rue de bars et de clubs (Jalan P. Ramlee), mais les clientèles sont différentes. KLCC tient à garder une image policée et distinguée. Le philharmonique et les nombreux cinémas complètent cette offre culturelle qui se veut de niveau international. La programmation est cependant discutable. Certains spectacles gratuits sont parfois plus parlants. Dans le parc cerné de nouveaux immeubles étincelant, le spectacle nocturne et l'atmosphère de piazza devant le lac artificiel et ses fontaines évoquent une atmosphère cristalline digne des meilleurs films de Fellini. L'ambiance mondiale suinte à tous les coins. La foule est dense et frénétique. Le lieu est électrique. On peut considérer KLCC comme la synthèse vibrante de la *cosmopolis* et de ses échelles télescopées en un lieu. Dans la torpeur molle du dimanche, les travailleurs immigrés bangladais et indonésiens se retrouvent à l'extérieur du centre, au bord du bassin, pour goûter à la face glorieuse d'une ville qu'ils ne voient guère le reste du temps. Ils s'y mêlent à la diversité des touristes venus immortaliser leur visite des tours jumelles. Les expatriés vivant dans le quartier s'y retrouvent aussi, dont certains pour faire leur jogging dans le parc.

Le centre ville (KLCC) est bien mal nommé car il s'agit plus d'une opération concertée de création d'un CBD dans une ville qui en était dépourvue et dont l'urbanisme pour la partie centrale de la ville remontait à l'époque coloniale. Sa situation d'enclave est entendue à plus d'un titre. Au mieux, c'est le quartier qui a les plus hautes tours (avec les tours jumelles Petronas) et qui par ainsi fonctionne comme un symbole de la ville. Au pire, c'est une opération immobilière qui attire les touristes et les banlieusards mais qui n'est pas vraiment ressentie comme le cœur de la ville. Enclave mondiale, mais aussi enclave urbaine, qui comme la plupart des mégacomplexes n'est pas intégrée à son quartier.



Carte 29 : L'hypercentre de Kuala Lumpur

Il n'est pas fréquent d'aller à pied KLCC à un autre quartier (Carte 29). L'environnement entre quartier n'étant pas fait pour la déambulation piétonne. Son isolation, est appelée à disparaître, avec la densification accrue du quartier et la volonté de rejoindre KLCC à Bukit Bintang pour éviter les isolats. La construction de passerelles reliant Suria à Pavilion, est destinée à offrir un cheminement piétonnier via un ensemble d'arcades commerciales connectées. Le but est d'offrir une « ville climatisée », peut-être en écho à la ville souterraine de Montréal.

Bukit Bintang, l'hypercentre cosmopolite

Bukit Bintang est un quartier à dominante chinoise et populaire construit entre 1920 et 1950. Ancien faubourg du centre ville (centre historique), il est devenu le centre de la ville touristique et commerciale depuis les années 1970. Il continue de mélanger et de superposer des fonctions résidentielles allant de flats à des condos exclusifs. Ce quartier se compose de centres commerciaux modernes, de tours de bureaux, de condominiums et de restes d'habitat bon marché des années 1960 (blocs d'appartements de cinq étages sans ascenseurs). Ses fonctions commerciales et d'accueil en font un lieu de centralité très puissant. Si un centre devait être défini comme *le* centre ville de Kuala Lumpur, Bukit Bintang, remporterait la première place auprès des habitants de l'aire urbaine. En effet, cet espace délimité par Jalan Pudu et Jalan Imbi au sud et à l'est, par Raja Chulan au nord et par Bukit Ceylon à l'ouest conjugue plusieurs styles de centralités qui ne se retrouvent pas ailleurs (Carte 29). Bukit Bintang s'est affiché comme le cœur de l'activité commerciale et touristique avec un ensemble de centres commerciaux reliés les uns aux autres, offrant ainsi un espace semi piétonnier, le long de la rue, plantée de palmiers et qui est l'une des seules rues commerçantes

de Kuala Lumpur à l'air libre (*Bintang Walk*). L'espace de Bukit Bintang offre une concentration d'offre et de restauration. Cette zone compte de nombreux hôtels allant de la pension au 5 étoiles luxe. Un habitat résidentiel se maintient sur le parcellaire avant d'être rasé. La crise de 1997 avait laissé place à de nombreux terrains vagues de projets avortés. C'est un quartier des affaires et des brassages, mélange et réalité de la société patchwork malaisienne. Deux rues parallèles (Jalan Bukit Bintang et Jalan Imbi) concentrent l'offre commerciale, alors que Jalan Bukit Bintang, et Pinang concentrent des fonctions économiques, culturelles et de loisir. Ces rues et les artères latérales sont des lieux de concentration d'activités publiques et privées. Elles se composent de bureaux, de banques, d'assurances, de sièges sociaux, d'hôtels de luxe, de condos, de centres commerciaux et de commerce de détail, de cinémas, gyms, bars et boîtes de nuit. Les grands écrans de télévision et panneaux publicitaires renforcent l'impression de vitalité et d'animation.

La rue *Bukit Bintang*, artère centrale, a été transformée en *Bintang Walk*. Ce n'est pas une rue piétonne, mais les trottoirs ont été repavés et bordés de palmier, pour en faire l'une des seules rues de la ville où les piétons sont présents. La présence de piétons et l'atmosphère qui en émane contribue à son pouvoir d'attraction sur les touristes et les visiteurs venus d'autres quartiers. Son extrémité sud-ouest est caractérisée par de nombreux espaces interstitiels transformés en parking et qui préfigure le no man's land d'environ deux kilomètres allant jusqu'à la gare routière de *Puduraya*. Remonter la rue vers le nord-est équivaut à monter en gamme et à changer d'environnement commercial et de fréquentation, en passant devant les hôtels et pensions bons marchés, salons de massage, puis le tronçon touristique avec Sungei Wang, Low Yat, labyrinthes commerciaux attirant la jeunesse en quête de nouveautés de mode et de jeux vidéos. D'autres centres s'alignent le long de Bukit Bintang, dans une progression très socialement marquée. A l'est, les centres commerciaux de prestige, avec des enseignes de marques de luxe. L'espace est une enclave globale, anonyme, froide, mais fonctionnelle et luxueuse. La rue Sultan Ismail qui coupe Bukit Bintang fait figure de frontière. A l'ouest s'y situe des centres commerciaux plus populaires. La fréquentation change aussi. Sungei Wang et BB Plaza forment un centre commercial énorme datant de 1980. Il offre, dans un labyrinthe de couloirs et d'échoppes minuscules, un commerce de détail de la mode locale, attirant une foule jeune et populaire. Low Yat forme le complexe, spécialisé en hifi et gadgets électroniques qui rejoint Berjaya Times Square, l'immeuble phare du conglomérat Berjaya (Hôtels, licences de distribution, loterie, etc.). C'est un mégacomplexe gigantesque, en centre ville de Kuala Lumpur. Il serait le 13^{ème} plus grand centre commercial du monde avec 12 niveaux de commerces pour un total de 320 000 mètres carrés. Il comprend un parc d'attraction intérieur au 7ème étage du bâtiment (avec grand huit et manèges, mais surtout beaucoup de jeux vidéo). Il est surmonté de deux tours, comprenant hôtel de luxe, université d'hôtellerie (appartenant au même groupe), centre de congrès, services-appartements et bureaux (Illustration 30). Bien qu'au départ destiné au luxe, c'est un centre fréquenté par les familles et la classe moyenne et populaire. La rue continue avec un mélange d'hôtels bon marché, de petits restaurants, de salons de massage et finit en no man's land, dans une zone interstitielle, avec des parkings ouverts, butant sur la rue Pudu. A l'Est de Bukit Bintang, Fahrenheit 88 (30 000 m² de surface commerciale sur cinq niveaux, spécialisé dans les marques japonaise et coréenne) et Lot 10 font la transition, en se présentant comme les centres commerciaux pour la jeunesse dorée. La rue débouche sur les centres commerciaux de luxe, de chaque côté de la rue et une débauche de publicités, d'écrans vidéos géants et de néons. En face, de l'autre côté de la rue se trouve Starhill Gallery. Ancien centre du luxe, surmonté d'un hôtel cinq étoiles. Il conserve son attrait et son exclusivité pour les *happy few*. Une boutique *Louis Vuitton* trône, donnant ses lettres de noblesse au centre. Le sous-sol est couru pour ses restaurants gastronomiques dans un cadre cosy et luxueux.

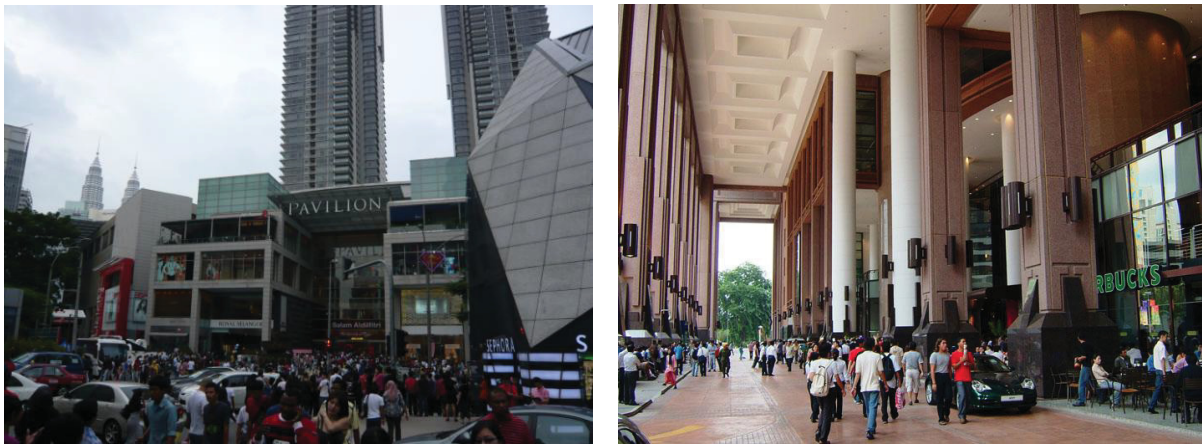


Illustration 30 : Pavillon et Times Square, mégacomplexes de Bukit Bintang

Le tout récent Pavilion, mégacomplexe construit entre 2006 et 2008, est bâti sur le terrain d'un ancien lycée. Il présente dans un même bâtiment, le centre commercial sur 10 niveaux (450 commerces), et sur le flanc extérieur, il possède une galerie ouverte qui communique entre les deux rues et accueille les restaurants, bars, cinémas, karaokés. Au dessus sont bâties deux tours d'habitation de luxe. Il offre un mélange de locataire divers qui en fait un des centres commerciaux les plus diversifiés. Par son architecture large et ouverte, et ses volumes intérieurs amples, il est devenu le centre de Bukit Bintang. A l'avant il intègre une vaste *piazza* avec fontaine ouvrant sur la rue et crée ainsi un espace public ouvert, élargissant la perspective de la rue. C'est une forme d'invitation à la rencontre sociale nouvelle dans la configuration de l'espace urbain de Kuala Lumpur où l'espace public se limite généralement à la voirie. Pavilion et son esplanade attirent les foules, notamment de la jeunesse malaise, qui l'a appropriée rapidement. Cet espace ouvert, rare à Kuala Lumpur, donne l'impression d'une *grand-place* en devenir. Le marketing urbain cherche à promouvoir les artères commerciales centrales et les projets d'urbanismes indiquent la volonté de créer un mail piétonnier couvert reliant les principaux centres commerciaux (ETP). Ce cheminement piétonnier et commercial surélevé permettra d'aller de KLCC, en passant à côté du centre des congrès et via une succession d'hôtels de luxe (Mandarin Oriental, Grand Hyatt), à Pavilion, jusqu'à Berjaya Times Square en passant par Sungai Wang, Lot 10 et Fahrenheit88. L'ensemble est promis à des réaménagements touristiques pour renforcer l'image de marque du lieu, et en chassant les activités jugées non-désirables (massages, karaoké..) qui se concentrent dans la partie ouest du périmètre.

Dans la partie au nord-ouest de Bukit Bintang, l'habitat est à dominante chinoise. Mais ce quartier connaît une gentrification rapide. Les anciennes *shoplots* ont été transformées en une succession d'hôtels bon marché et de pensions, dont les rapports sont beaucoup plus hauts que la location simple. *Jalan Pudu* est truffée de ces hôtels, qui accueillent surtout une clientèle domestique, voire locale et de prostitution. Idem pour *Jalan Imbi*, et tous les quartiers en attente d'une rénovation urbaine en forme verticale. La préservation de l'habitat par la réhabilitation n'est pas mise en œuvre, et a généré de nombreuses protestations face à un patrimoine qui disparaît. Nous le verrons plus en détail, notamment dans la « *vieille ville* ». *Jalan Alor* reste la rue des *stalls*, tandis que la perpendiculaire (*Cangkat bkt Bintang*) a été convertie en rue de restaurants branchés ou de gourmets. *Jalan Alor*, la frénésie de la vie urbaine, avec des restaurants chinois bordant les deux côtés d'une rue à sens unique, prise d'assaut par les clients et les badauds et qui le soir devient quasiment piétonne, les rares voitures s'y aventurant devant rouler au pas et esquiver les piétons. La multitude continue avec *Cangkat Tong Shin* qui accueille un mélange de *guesthouses*, de restaurants bons

marchés, rapidement transformés en des restaurants de cuisines du monde, pour des touristes principalement occidentaux et arabes. A une rue de là, Cangkat Bukit Bintang, est aussi une rue aux bâtisses des *shoplots* art-déco des années 1940, à deux étages, transformées depuis 2005 en une rue nocturne, aux restaurants, pubs et cafés haut de gamme destinés à une clientèle affluente d'expatriés occidentaux, de bourgeoisie locale occidentalisée et de quelques *backpackers* venus griller leur budget depuis leur *guesthouses* voisines. Le haut de la rue se termine calmement sur la colline de Bukit Ceylon, avec des restaurants de luxe dans des anciennes villas, puis des condominiums de luxe. A l'autre extrémité, la rue se transforme en une succession d'hôtels bon marché et de restaurants avant de rejoindre Jalan Alor, puis Jalan Bukit Bintang. Cette zone a été transformée en quartier moyen-oriental avec ses restaurants libanais. La gentrification de cette zone est due aussi au caractère paisible et mixte jusqu'à présent de cet environnement urbain. Quartier relativement ancien (années 1940-1950), il présente une morphologie et une coloration différente de celle d'autres zones résidentielles planifiées dans les années 1970 et caractérisées par la pauvreté de l'urbanisme, malgré le confort procuré par la densité des équipements et l'abondance des services procurés par le dynamisme commercial. Depuis la fin des années 2000, le mouvement de gentrification s'est accéléré. Les bâtisses des années 1940 ont été transformées en restaurants de luxe, bars et *guesthouses*. C'est devenu un quartier nocturne fréquenté en majorité par des expatriés occidentaux. Des projets immobiliers ont foisonné avec des condominiums, des hôtels de luxe. Une majorité de touristes reste dans ce quartier, enclave confortable, parsemé de *guesthouses*. C'est un patchwork, anciennement à forte majorité chinoise avant l'exode des classes moyennes vers les périphéries résidentielles de Petaling Jaya et de Cheras. Il reste un habitat collectif (blocs à cinq étages). Une réalité sociologique différente se dessine dans les artères latérales. La gentrification commerciale est rampante dans Cangkat Bukit Bintang. Les anciennes bâtisses des années 1940 ont été rénovées en bars, restaurants hauts de gamme et en auberges ou boutique hôtels. Derrière des interstices d'habitat populaire ancien persistent. Immeubles de cinq étages sans ascenseurs, basiques, peuplés principalement de Chinois âgés, mais aussi pour certains appartements d'employés de la restauration et de l'hôtellerie (immigrés bangladais et birmans). La fréquentation des rues par la population dite marginale ou marginalisée fait apparaître plusieurs distinctions. Jalan Bukit Bintang attire des mendiants (estropiés, vieilles femmes), notamment près de Pavilion. Mais des dispositifs sont mis en place envers les indésirables, la présence de véhicules de police mobile et d'estancots de police veillent à rendre invisibles la mendicité pour ne pas nuire à l'image des rues et de la ville. C'est le lieu central du tourisme et de la population métropolitaine. Le mélange du type d'habitat, entre les condos de luxe qui jouxtent des blocs-appartements, fait de ce quartier un patchwork, qui préserve une mixité sociale inédite dans les quartiers développés plus récemment.

Usages mixtes

Par sa taille réduite, son accès piétonnier et sa mixité sociale, Bukit Bintang représente un centre polyvalent et ouvert unique à Kuala Lumpur. La foule et l'animation marquent cet espace. L'avenue Sultan Ismail, pourrait être classée comme la partie de Bukit Bintang correspond à la ville interdite, ou réservée aux élites avec de nombreux sièges sociaux, hôtels de luxe et tours de bureaux qui en font l'adresse de choix pour le prestige qui y est associé. Jalan Alor, zone interstitielle entre Bukit Bintang et la ville ancienne, serait l'inverse de Jalan Sultan Ismail. Les rues alentour sont des rues attractives qui participent à la vie de la ville, et contribuent aussi activement au processus de mondialisation. Bukit Bintang s'anime au fil de la journée selon le mélange des usages, avec des touristes logeant dans les hôtels bon marché du quartier, des provinciaux venus en ville, des jeunes banlieusards désœuvrés, d'employés de bureaux des nombreux sièges sociaux, de travailleurs.



Illustration 31 : Jalan Bukit Bintang, mise en scène urbaine

Elle est à la fois la ville commerciale avec de nombreux centres commerciaux, mais aussi ville de la nuit. En fin de semaine, elle est l'exutoire des banlieusards en quête de dépaysement et d'oasis de liberté mêlée à l'anonymat de la foule bigarrée. La spécialisation touristique en fait aussi un lieu de plaisir des sens, de consommation de rythme urbain et de vie nocturne. Bref tout le cocktail utilisé pour promouvoir la ville y est rassemblée. D'ailleurs les touristes sont largement visibles dans cet espace. Les touristes arabes sont très présents pendant les mois d'été. D'ailleurs Bukit Bintang, est devenu une enclave arabe, avec ses restaurants, ses cafés où l'on fume le narguilé et le soir ressemble à certaines villes arabes, avec les familles en promenade. D'ailleurs, la piazza devant Pavilion, avec sa fontaine attire badauds et touristes. Les foules considérables qui s'y pressent ne sont pas oppressantes. On pourrait dire que les Kuala lumpuriens aiment venir voir, être vus et s'y mettre en scène. C'est aussi l'un des lieux favoris de la jeunesse. Les jeunes punks y viennent en groupe et regardent le spectacle urbain autant qu'ils y contribuent. La diversité de ce centre et sa vitalité en font le lieu le plus abouti d'espace public urbain et de lieu de socialisation. D'ailleurs de nombreux concerts publics sont organisés devant Sungai Wang.

Aussi, Bukit Bintang, est vécu comme un espace de liberté et de diversité. Les différentes races fréquentent le lieu, côte à côte mais rarement ensemble. Les adolescents malais ont fait de l'espace entre Sungai Wang et Pavilion, un point de rencontre et de ralliement (Illustration 31). La plupart arpentent la place devant les centres commerciaux, se regroupent et observent le spectacle de la rue autant qu'ils se mettent en scène. Le profil sociogéographique des passants présente de nombreuses similarités, plusieurs distinctions apparaissent entre les artères péricentrales. La rue Bukit Bintang est l'artère commerciale principale. L'avenue Sultan Ismail au croisement avec la précédente comporte quelques commerces mais devient rapidement une voie de circulation bordée par des tours de bureaux et des grands hôtels. La rue parallèle à Jalan Bukit Bintang (jalan Imbi) ressemble à Sultan Ismail. L'importance de la circulation et l'impossibilité de la traverser en font une autoroute urbaine dans sa partie ouest. Ensuite elle traverse une zone peuplée, avec des shop lots à un étage, qui en fait une des dernières rues traditionnelles. Mais ici aussi, le trafic est important et l'offre commerciale est sinistrée. Les hôtels de « passe » et *guesthouses* alternent l'espace avec les centres de massage. Ville de la jeunesse, le soir le quartier se transforme en quartier

nocturne. Les employés de bureaux ont regagné leurs foyers. Les touristes se mêlent aux noctambules et fréquentent les restaurants et clubs ouverts sur la rue. Bukit Bintang, possède un pouvoir d'attraction très fort sur l'ensemble de l'aire urbaine pour sa centralité et sa connexion au monde. Les artères de Bukit Bintang apparaissent comme des produits marketing d'animation urbaine. La rue publique devient alors une publicité de la rue privée. Dans ces espaces, la rue est absorbée par l'envie de consommer mais aussi par l'envie uniformisée du paraître et du désir, surtout chez les jeunes et les cadres supérieurs, qui sont des acteurs majeurs de ces nouvelles pratiques urbaines.

7.3.2 *Vieille ville – ambivalences face à la conservation*

Une zone historique et symbolique

Le site historique de Kuala Lumpur se situe au cœur de la ville. La ville ancienne, qui peut être délimitée par le périmètre des zones proches du confluent des rivières Klang et Gombak se caractérise par son patchwork architectural. Elle représente les évolutions de la ville depuis sa fondation jusqu'au grand développement urbain des années 1970. Historiquement, lieu de développement de la ville. Mais aussi ville bazar, soumise à toutes les influences sous la coupe du colonisateur anglais. Lieu cosmopolite, la ville ancienne, possède un pouvoir d'attraction à plusieurs niveaux. C'est un lieu symbolique de l'imaginaire national, avec la place de l'indépendance, les bâtiments hérités de l'époque coloniale. C'est aussi le cœur historique de la métropole. Le palais de justice fait d'ailleurs souvent figure de d'emblème de la ville. C'est un lieu de mémoire pour les diverses communautés ethniques, avant la diffusion urbaine vers les banlieues. Enfin, avec tout ce patrimoine culturel et son ancrage dans le passé, c'est aussi un lieu touristique de premier ordre.



Illustration 32 : Vieille ville sous pression, 2010

Elle peut être divisée en trois zones distinctes. Tout d'abord la zone au Nord de Masjid Jamek est traditionnellement le quartier à dominante indienne et malaise. Le quartier central, autour de Jalan Tun Perak et de la place de l'indépendance (Dataran Merdeka) était la ville coloniale officielle. Ces deux quartiers accueillent un mélange de bâtiments historiques (immeubles avec *shoplot* et arcades) de monuments, mais aussi des bâtiments administratifs des années 1970 et 1980 comme la tour de l'administration municipale (DBKL) qui trône au côté nord de Dataran Merdeka. Dans la partie centrale, des tours de sièges sociaux bancaires ont été érigées dans les années 1990 et plus récemment (Illustration 32). Cette zone correspondait au centre ville de Kuala Lumpur avant que la ville ne soit dessaisie de ses

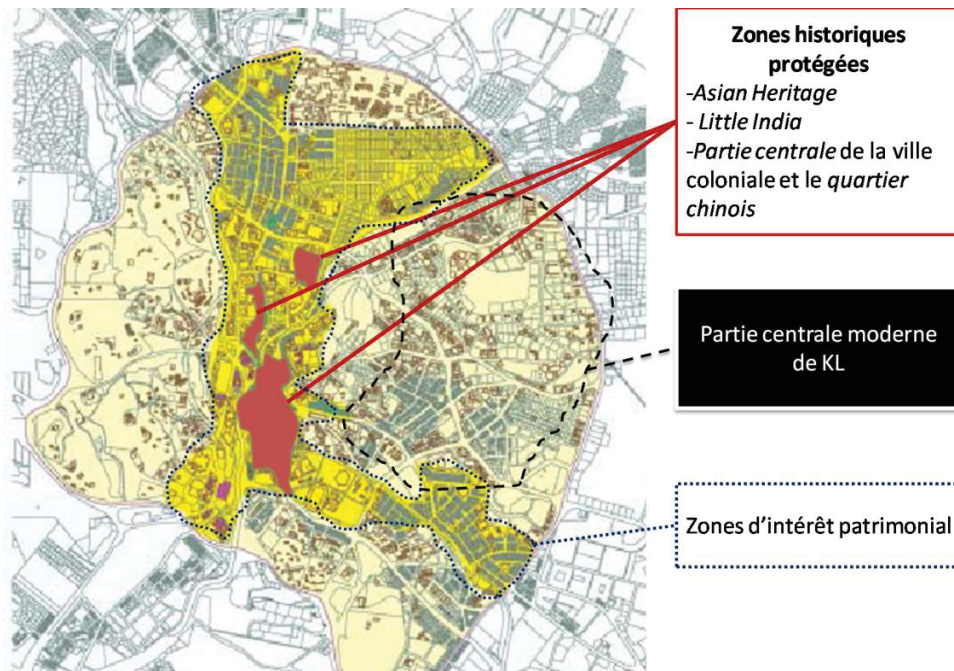
fonctions directionnelles publiques avec la création de Putrajaya et commerciales avec le départ des commerces vers la profusion de nouveaux centres commerciaux depuis les années 1990. Les emplois tertiaires, notamment du secteur bancaire sont demeurés importants. Ce quartier est devenu une *city*, plein d'emplois tertiaires la journée, mais vide de résidents la nuit. Ses fonctions gouvernementales sont depuis longtemps abandonnées, mais sa centralité reste symbolique au plan national et aussi touristique avec Dataran Merdeka, le confluent des deux rivières, *Little India*, l'ancienne gare KTM, la mosquée nationale, le musée d'arts islamiques. En remontant au nord, la fin de Jln Raja Laut débouche sur le quartier « chaud » et interlope de Chow Kit, avec ses hôtels de passe, quartier avec ses bars à karaoké, salons de massage, bars et salles de jeu.

Ensuite la zone au sud correspond au Quartier chinois. Celle-ci a moins souffert de la construction de tours et d'administration si bien qu'elle a conservé un aspect plus commerçant et populaire, même s'il s'est vidé de ses habitants et s'est transformé en une *inner city*. La présence de la gare routière principale de la ville, contribue largement à la fréquentation de cette zone. Petaling Street, aussi connue sous son nom cantonais de '*Chee Cheong Kai* (la rue de la fabrique de tapioca- 茨厂街), est le cœur du Quartier chinois officiel de Kuala Lumpur. Lieu de contrefaçon, de pharmacopée chinoise, librairies et profusion de restaurants et d'étals chinois. Petaling Street représente aux yeux des sino-malaisiens la « spatialité de l'identité culturelle » (Neill, 2004). C'est un lieu symbolique, historique, lié à l'affectif plus qu'à la réalité d'un quartier spécifiquement chinois. Les vrais quartiers chinois seraient d'ailleurs plutôt Chow Kit, voire Cheras ou Jinjang et Kepong. La vieille ville, par sa localisation centrale, son patrimoine et sa valeur symbolique et touristique semble naturellement promise à devenir un espace de réhabilitation urbaine, de gentrification et un haut lieu du tourisme. De la même manière que le Chinatown de Singapour ou encore les enclaves ethniques de Kampung Glam ou de Little India. Pourtant la protection du patrimoine historique et la gestion touristique du quartier semble diverger des règles de la ville de classe mondiale.

Protection du patrimoine, un choix politique

La question du patrimoine urbain de Kuala Lumpur reste une question secondaire dans l'esprit actuel. La ville étant de création récente et ayant connu une croissance boulimique, peu de sites semblent dignes d'intérêt. L'appropriation de la ville coloniale s'est d'abord faite de manière symbolique, comme dans la plupart des pays nouvellement indépendants. Il s'est agi de renommer la toponymie de la voirie, puis d'ériger de nouveaux bâtiments. Les réserves foncières ont détourné la croissance immobilière vers d'autres quartiers. Le centre ancien, a rapidement été décentré des activités nobles, réduit à un pôle logistique de transports publics. Il associe un tissu de *shophouses* décrépies, des immeubles de rapport décrépis, un trafic intense, une pollution encore plus manifeste. Malgré un intérêt récemment réaffirmé pour le patrimoine architectural suite aux classements de Melaka et de Penang sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en Juillet 2008, la volonté de préserver le bâti ancien de Kuala Lumpur semble peu évidente (Shuhana & Wan Hashimah, 2005). Les retombées commerciales du tourisme culturel apparaissent importantes après cette labellisation pour les deux villes historiques. Dans l'esprit du Ministère du Tourisme, la segmentation pour le tourisme culturel est avant tout représentée par une clientèle éduquée et européenne. En revanche la capitale met en valeur d'autres atouts pour attirer les visiteurs. Cette spécialisation se fait au détriment du patrimoine historique de Kuala Lumpur. Pourtant, le plan urbain 2020 prévoit d'intégrer cinq niveaux de préservation du patrimoine historique de la ville²³⁵.

²³⁵ http://klcityplan2020.dbkl.gov.my/eis/?page_id=179



Carte 30 : Zones de conservation de la ville ancienne

La classification des cinq catégories liste les bâtiments depuis le niveau maximal de protection (*Primary Heritage zone*, classé par le *National Heritage Act*) jusqu'au niveau minimal qui est caractérisé par une simple inscription au registre des monuments historiques (Carte 30). Le noyau central de préservation comprend les zones d'infrastructures historiques (Place Merdeka, mosquée Jamek, l'ancienne gare KTM et les bâtiments adjoints). Ces lieux correspondaient au Padang colonial (place d'armes) et à la gare centrale, bâtis par les colonisateurs dans une fusion d'architectures moghole et mauresque. Cette série que l'on peut voir à l'ancienne gare, bien qu'importée, a été appropriée puisqu'elle est revendiquée et valorisée comme le symbole même du patrimoine urbain et national. Le patrimoine britannique dans ce périmètre est assez restreint et se limite au Selangor Club avec son architecture de chaumière à colombages Tudor et à la cathédrale anglicane Ste-Marie de style néoclassique. En revanche, les villas de style anglo-indien ou malais, disséminées, résistent mal à la pression immobilière. Les maisons individuelles, appelées bungalow en Malaisie, sont moins propices à être conservées que les blocs d'immeubles commerciaux anciens. Certaines se trouvent abandonnées au milieu de lots en friche, temporairement transformés en parking pour les tours de bureaux environnantes, en attente d'une rénovation urbaine. D'autres, dans de rares cas, ont été rénovées et transformées en restaurant. Il faut noter, le caractère peu coercitif de la législation pour les zones historiques secondaires. L'architecture commerciale et résidentielle sont reléguées à un patrimoine secondaire. La valeur historique du tissu urbain colonial n'est pas prise en compte de manière formelle (seulement une inscription, *gazetted*), contrairement à Penang ou Melaka (Bouchon, 2010). Seuls les bâtiments phares sont sauvegardés. Si la valeur patrimoniale du centre ancien est évidente, son état de conservation et les choix d'avenir de ce patrimoine indiquent les dilemmes traversés par la société multiculturelle malaisienne. Ce patrimoine, héritage d'un passé controversé, est à sauvegarder pour qui et pour quoi. La question du choix de sauvegarde est posée, notamment par les agents indépendants comme *Warisan Nasional*, fondation de protection du patrimoine. Celle-ci insiste sur la protection du patchwork patrimonial de l'époque coloniale, qui est négligé surtout pour l'architecture vernaculaire et les immeubles de rapport. Seuls les monuments suscitent l'attention des pouvoirs publics. Dans les sociétés postcoloniales, la

gestion du passé colonial reste conflictuelle, dans la mesure où l'interprétation du patrimoine de la vieille ville renvoie à une historiographie officielle. Le discours officiel et les manuels d'histoire mettent avant tout dans une logique de construction nationale. La vieille ville dans cette perspective est un morceau tangible des mythes fondateurs de la Malaisie moderne. La ville est le fruit de l'urbanisme des colonisateurs britanniques, par son zonage ethnique et les choix architecturaux faits pour honorer la religion des Malais à défaut d'honorer leur architecture (Place Merdeka). Le choix avait été fait d'utiliser l'architecture moghole pour construire les bâtiments de l'administration coloniale et aussi les mosquées. Malgré leur origine étrangère, les bâtiments d'architecture moghole ont été appropriés par l'inconscient collectif comme symbolique de la nation malaisienne.

En revanche, l'héritage colonial britannique n'existe pas en tant que tel. L'interprétation de l'expérience de la Malaisie coloniale est reléguée aux oubliettes. Les entreprises d'embellissement et de réhabilitation font le choix de marqueurs malais, même si cela contredit l'histoire de la vieille ville, dans laquelle l'élément malais était absent du paysage urbain colonial. Cette réinterprétation du passé, contredit aussi bien que Ruskin que Viollet-le-Duc. Mais elle s'inscrit dans ce que Zukin appelle le processus de disneylandisation de quartiers patrimoniaux historiques et ethniques. La politique de réhabilitation se limite donc aux monuments historiques et aux rues transformées en rues de restaurant. Le patrimoine historique n'est alors qu'une projection d'un passé revisité avec une historiographie apologétique du pouvoir en place. La politique de mégaprojets et de développements à grande échelle a favorisé l'implantation en dehors du centre historique, sur les zones fraîchement urbanisées. Le centre historique n'a pas été épargné par des rénovations brutales. L'absence d'une application stricte des zones de protection et des règles de conservation a laissé se développer des tours d'immeubles au milieu d'un site protégé d'habitat ancien et dégradé. La dégradation et la paupérisation se sont accélérées. Cet abandon est parfois motivé par un processus spéculatif, de transformer les zones « insalubres » en constructions flambant neuves.

Une zone aux fonctions multiples et conflictuelles

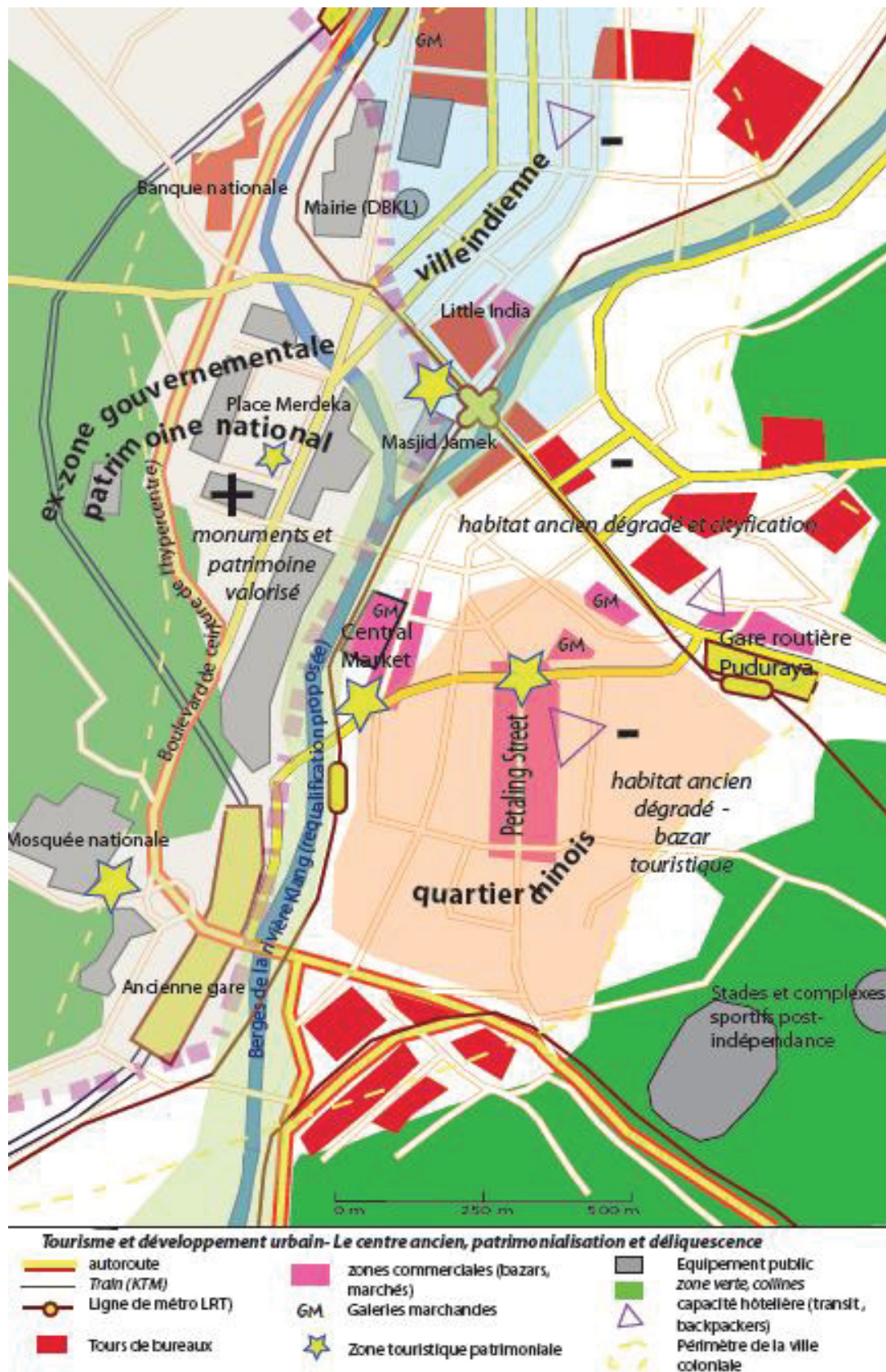
La vieille ville conjugue des centralités diverses voire opposées (gare routière, patrimoine, palais de justice, administration municipale, banques...). Ce manque de clarté dans les fonctions de centralité et la multiplicité des usages dégradent plus qu'ils ne valorisent le caractère unique de ce centre. Le quartier demeure, comme par le passé, un lieu d'échange, mais essentiellement de transit. Masjid Jamek est la station de correspondance des deux lignes de métro. Le quartier est flanqué d'une gare routière incongrue qui en font un quartier repoussoir ou l'ambiguïté de la richesse patrimoniale réveille des sursauts de mauvaise conscience, dans une ville aseptisée et qui se rêve en parc à thème. La principale gare routière de Kuala Lumpur, Puduraya, s'y trouve en son cœur et en fait un centre modal entre la ville et ses provinces. La ligne de métro aérien traverse le centre du quartier et en a réduit l'artère principale à une autoroute urbaine surmontée du viaduc du LRT (Illustration 33). De plus, la proximité du premier périphérique avec deux sorties donnant directement sur cette rue et la place Merdeka contribue à la congestion permanente des voies d'accès.



Illustration 33 : Congestion et dégradation de la vieille ville

Le déclin économique, physique et social est manifeste. Le quartier ancien de Kuala Lumpur pourrait avoir une vocation de lieu phare du tourisme urbain, avec une réduction de l'automobile, pour reproduire l'exemple de Tanjong Pagar à Singapour. Mais l'état actuel est au laissez-faire, sans politique de requalification. L'espace, soumis à une circulation automobile intense, pollué et livré à une absence de mise en place de réglementation de protection du bâti cumule les handicaps et se transforme en repoussoir (Illustration 33). Les logements ne bénéficient pas d'une politique de réhabilitation de l'habitat. La déqualification de l'habitat explique le processus de remplacement par des populations fragilisées, notamment, immigrées de Birmanie. Le quartier reste mal famé, sale, dangereux avec la circulation et l'encombrement légendaire entretenu par le goulet d'étranglement de la gare routière centrale de Puduraya. Malgré des tentatives de revivification par la construction d'espaces commerciaux et de bureaux (*Cap Square*), cette zone reste vide. La vieille ville n'est pas le centre-ville (Carte 31). La qualité de vie du quartier est médiocre, le tissu social est détérioré. Elle s'apparente plus à une *inner-city* nord-américaine des années 1980, sans la violence, avec des lots vides, peu de piétons, pas de commerces, des tours de bureaux qui se voient le soir.

Jln Raja Laut, Jln Tun Perak sont des artères sinistrées, avec des commerces vides, transformées en couloirs à voitures (Illustration 33). Les fonctions commerciales de la zone ont connu leur moment de gloire dans les années 1970 et 1980, dans cet ancien centre-ville, avec des centres commerciaux désormais vétustes et populaires comme Kotaraya, Sogo. Cependant, la criminalité est aussi un problème social. Les riverains sont majoritairement des immigrés travaillant dans les commerces ou bien des anciens. Taudification, parkings, immeubles de bureaux, un tissu urbain saccagé, une paupérisation due à l'utilisation des anciens appartements pour le logement des ouvriers immigrés; on peut reconnaître des éléments propices à la gentrification, mais la mixité des usages la rend difficile (Hamnett, 1997; Sabri & Yaakup, 2008). Il n'y a pas de politique d'amélioration de l'habitat ou de réduction de l'automobile. Par exemple, le maintien de l'implantation de la gare routière principale en son centre ajoute un flux de personnes et de trafic non nécessaires auquel s'ajoute une pollution constante. Il est devenu un lieu ignoré par les activités modernes de la ville.



Carte 31 : Dynamiques de la Vieille ville

Une touristification sans gentification

Malgré la situation peu glorieuse, le périmètre est vendu comme un lieu de tourisme culturel. La stratégie touristique a été celle d'une création d'enclaves historico-ethniques, avec un Chinatown, un quartier indien. Les politiques publiques touchent surtout à la conservation des monuments, autour de la place Merdeka et des ses symboles nationaux. Elles s'occupent aussi de mettre en avant certaines rues commerçantes, en les piétonnisant et les couvrants de marquises. Avec sa marquise, ses commerces et sa piétonisation, Petaling Street contraste avec le vide minéral et majestueux de la Place Merdeka. Ainsi, le thème du centre commercial revient avec toute sa force (Illustration 34). En revanche, les rues adjacentes croulent sous la décrépitude. Dans la zone proche de Petaling Street, les initiatives de rénovation et de reproduction des recettes de revitalisation touristique urbaine apparaissent de la part d'entrepreneurs privées : cafés rénovés, *guesthouses* ciblant un public de *backpackers* et de *flashpackers*, commerces et aussi boutiques d'art.



Illustration 34 : Touristification à Petaling Street et Jalan Kasturi

Le multiculturalisme, un thème clé dans l'expression de la société, est piégé dans une représentation fixe des traditions. L'exemple de Petaling Street est assez caractéristique d'un « embellissement » dénaturant l'environnement culturel qu'il souhaite valoriser. La rue principale du quartier chinois a ainsi été piétonnisée et recouverte d'une marquise (Illustration 34). Comme la majorité des autres quartiers chinois, un portail monumental en flanque l'entrée nord. L'architecture originale des bâtiments est noyée sous le maquillage d'une réhabilitation mettant l'accent sur la nature commerciale de la rue plus que sur son caractère ethnique et son histoire. Finalement, Petaling street n'est guère plus qu'un marché de bric-à-brac, encombré et désagréable, avec des références absentes envers un passé oublié et un présent banalement commercial. Bien que beaucoup de gens viennent à Petaling Street pour marchander les articles de contrefaçon, d'autres viennent pour profiter de l'atmosphère animée. Selon Tang, « *la plupart des gens ne disent pas qu'ils vont faire du lèche vitrine à Petaling Street. Ça n'est pas un lieu de shopping. C'est juste pour faire des achats pirates. C'est sale et mal fréquenté. Il faudrait rénover pour que ça change. Je n'aime pas y aller* ²³⁶ ». En général ce ne sont pas les habitants du centre ville, mais plutôt les touristes et les résidents de la périphérie. Au contraire, certains ont un point de vue nostalgique et attendri tout en

²³⁶ Entretien 14-07-2009 (Tang, 38 ans, informaticien)

admettant que le quartier n'est pas *présentable* : « *c'est peut-être sale et pollué, mais c'est un quartier qui a une âme. Les marchands crient pour attirer les clients, ça sent le bak kuh teh, et les plats sont bons. Mais je ne peux pas amener ma fiancée. Elle n'aime pas ce genre d'endroit*²³⁷ ». Le patrimoine identitaire est reconstruit, mais les principes fondamentaux des stratégies de tourisme culturel comme la coopération des parties prenantes, le respect de la diversité culturelle, la participation du public et le contrôle à long-terme dépendent avant tout d'une approche technocratique du tourisme doublée d'un laissez-faire économique. Paradoxalement ce manquement aux règles de conservation font du quartier un lieu vivant, authentique, même si les canons de l'authenticité ethnique sont recomposés. Une émigrée, à Singapour, aime y venir pour ces raisons. « *Pour moi, c'est la vraie Malaisie, pas seulement chinois. A Singapour, le quartier ancien est mort. Tout est rénové, parfait, mais il n'y a plus rien. Les marchands sont partis. Le quartier est mort (...) J'espère que Petaling Street restera comme ça*²³⁸ ». Le quartier ancien est un lieu destiné à devenir le cluster culturel et artistique de la ville. *Central Market*, illustre ce changement en devenant un attracteurs culturel, avec une combinaison de centre culturel et de marché, entre le bazar d'antiquités et le souk à souvenirs. La taille et la diversité, en fait un lieu prisé des résidents et des visiteurs. Des restaurants abordables et la présence de galeries d'art, attirent la scène artistique de la ville. Les artistes en font leur point de rencontre. Le succès de *Central Market* passe par son aspect commercial, qui en fait une destination mixte pour résidents et touristes.

7.3.3 *Brickfields, hub central et enclave ethnique*

Le quartier de Brickfields a été un quartier ouvrier à majorité indienne jusqu'au tournant des années 1990. Il était bâti en marge de la gare de triage des KTM et abritait les employés des chemins de fer. De nombreuses écoles de mission ; centres de formation s'étaient implantées dans le quartier. Ceci explique aussi la diversité du paysage : commerces indiens, églises, temples hindous, temples chinois, restaurants indiens. Mais Brickfields se métamorphose en porte d'entrée de la ville et enclave ethnique. Avec le transfert de la gare centrale sur la surface de l'ancienne gare de triage, le quartier est devenu la porte d'entrée multimodale de la métropole. Il est aussi devenu *Little India*. Les façades ont été repeintes, un mobilier urbain indien a été posé et deux portes monumentales en marquent le nouveau territoire dédié à « Little India ».

La porte d'entrée de la ville

La gare centrale (KL Sentral) a été bâtie sur une dalle, au dessus de l'ancienne gare de triage, à trois kilomètres en aval de l'ancienne gare centrale. *Brickfields* est traditionnellement plus ouvrier que les deux autres quartiers centraux de Kuala Lumpur mais c'est aussi la plus active en matière d'aménagement avec la présence de la gare centrale (ouverte en 2000) et une réserve foncière importante. Le mégaprojet de la gare centrale connectée par rail à l'aéroport de KLIA, aux villes de Singapour, Bangkok et de correspondance entre lignes de train de banlieue (KTM) et de métro aérien (LRT) combine plus que la simple fonction de plateforme d'échange. Il faut aussi mentionner que dans la logique des projets, morcelés et ficelés rapidement, l'intégration des transports est réduite à un minimum. Le terminus du monorail est situé à deux cents mètres du bâtiment de la gare et de sa plateforme d'échanges. Le projet aurait pu intégrer la prolongation du monorail directement dans le bâtiment central. Mais l'absence de concertation et le travail à la va-vite a résulté en une occasion manquée et une rupture de charge aggravée par un centre commercial qu'il faudra traverser pour effectuer une

²³⁷ Entretien, 22-09-2010 (Koh, 23 ans, vendeur)

²³⁸ Entretien, 06-01-2011 (Evon, 29 ans, représentante)

correspondance. L'intégration des transports reste une réalité vaine, malgré les pieux discours et multiples plans. Le complexe de bureaux, logements, hôtels et services a été gelé par la crise de la fin des années 90. Il n'a repris que lentement avec des service-appartements, des bureaux, puis deux hôtels de chaîne (Le Méridien, Hilton) en 2005. Depuis 2009, les projets se sont multipliés, dus à la situation géographique et la réserve foncière alentour (Illustration 34). L'intérêt des investisseurs s'est exprimé en un nouveau mégaprojet. La présence de la gare et de sa facilité d'accès à l'aéroport a aussi conduit à la construction de condominiums de luxe touchant une population d'expatriés et de professionnels cherchant un pied-à-terre en ville. KL Sentral est en train de devenir plus qu'un centre de transit. Son accessibilité en fait un lieu de choix pour localiser les bureaux et les réunions d'affaires.

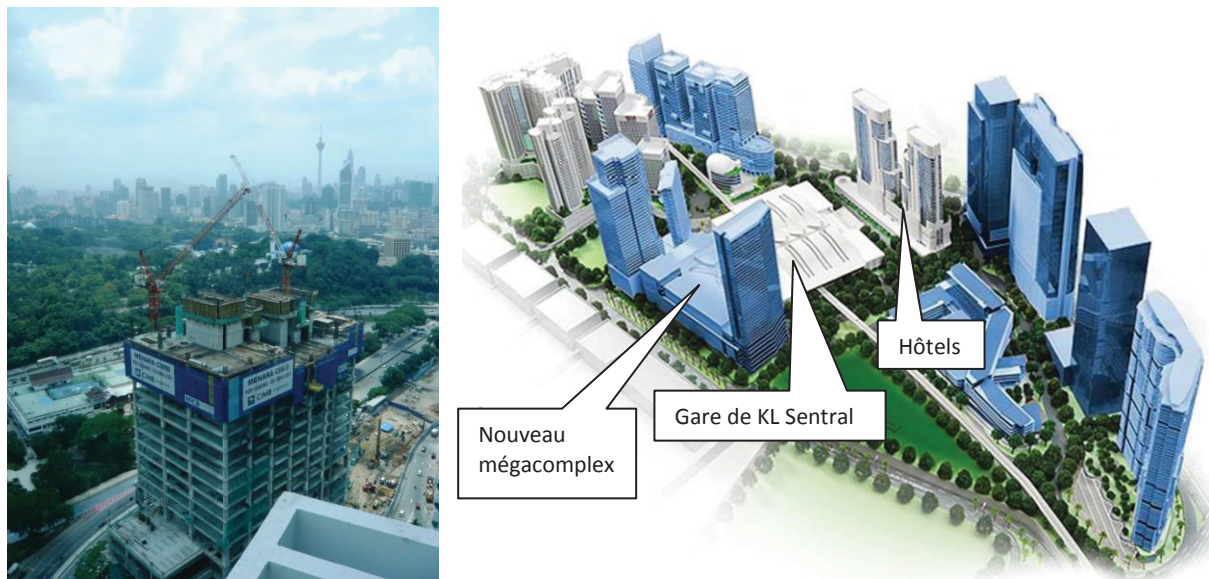


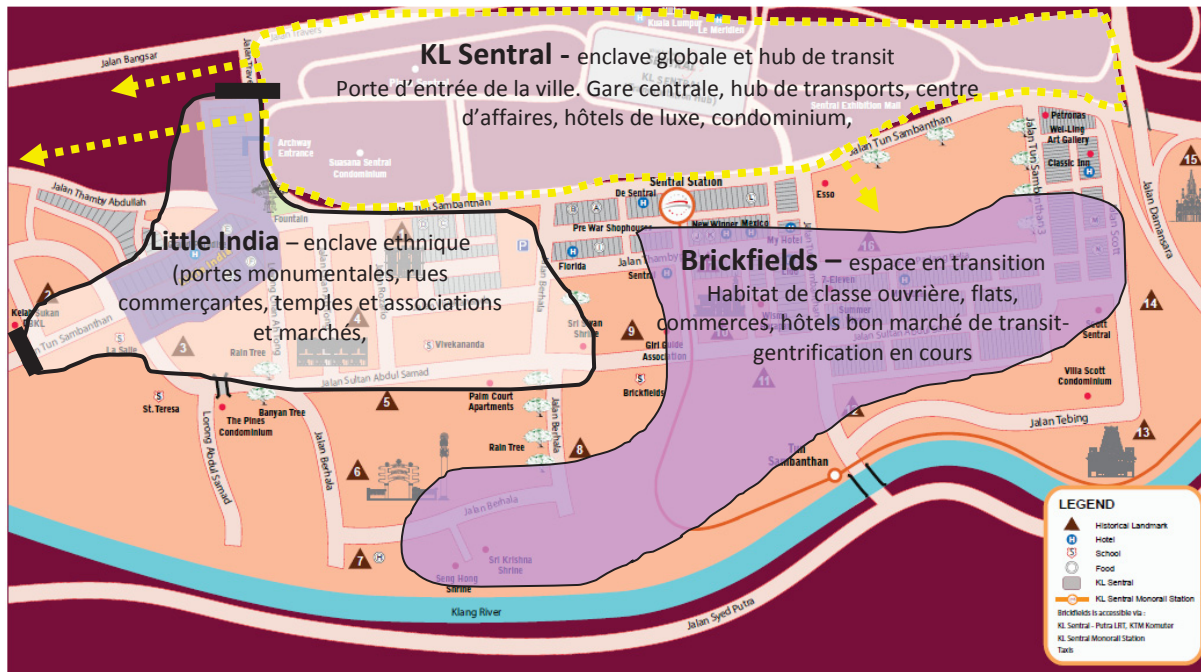
Illustration 35 : Prestige et Centralité, face au parc du Lac (gauche), nouveau CBD

(Source : RCA Developments)

Le duo Hilton et Le Méridien, avec plus de 1100 chambres, appartenant à un groupe d'investissement japonais affiche un taux de remplissage de plus de 78% avec plus de 90% de clientèle d'affaires. Les projets de tours de bureaux alentour sont nombreux ainsi que de nouveaux hôtels et espaces de réunion. L'un des managers du Méridien l'explique : « *Beaucoup d'entreprises veulent déménager de KLCC. L'accès là-bas est trop bouché, les gens sont en retard. A KL Sentral, c'est facile d'accès*²³⁹ ». L'hôtel de luxe St-Regis ouvre ses portes en 2012. Un autre hôtel de 600 chambres de Starwood est prévu pour 2014. Plus de cinq nouvelles tours de bureaux sont aussi prévues et un centre commercial attenant à la gare centrale est en construction. Le quartier affirme une centralité accrue, par l'emplacement de la gare et de la plateforme multimodale qu'elle offre. L'immobilier à Brickfields est à l'image du reste de KL : une grande variété de prix d'un immeuble à l'autre dans la même rue. Les résidences de prestiges côtoient les façades décaties de villas des années 1960, transformées en meublés où les immigrants bangladais se tassent à huit ou dix par chambre. Le commerce de proximité pour les voyageurs, restaurants indiens, hôtels bon marché pour les voyageurs et aussi hôtels à l'heure. Le quartier, avec ces nouveaux aménagements, se polit. Les témoignages convergent, depuis quelques années, les actes de violence et de vols ont diminué et dans tous les entretiens réalisés auprès des habitants et des visiteurs, on note dans les discours un sentiment de renouveau et l'impression que Brickfields est redevenu fréquentable,

²³⁹ Entretien, 2011-01-12, John, Manager hôtelier, Américain

voire même une destination de flânerie. Le quartier de Brickfields est resté un ensemble résidentiel, aux revenus modestes auquel s'est agrégée une population hétéroclite d'expatriés indiens attiré par le caractère indien du quartier. La gentrification du quartier passe par l'habitat (nouvelles constructions de condos de luxe) et le tourisme. Si le quartier est mis en valeur et que sa dimension ethnique est un argument touristique, économique et politique, la dynamique du quartier change. Le taux de fréquentation des classes supérieures et d'une certaine pratique des promeneurs, en attente d'une offre de qualité, doublée de la rénovation de l'infrastructure, du mobilier urbain et de la volonté de marquer le territoire comme une enclave indienne, visitable, contribuent à modifier l'environnement social du quartier.



Carte 32 : Brickfields, enclave ethnique et porte d'entrée urbaine

(Source : Art Map Publishing)

La diversité comme attraction

La diversité culturelle de Kuala Lumpur constitue l'un des facteurs les plus originaux et uniques qui la distingue des autres villes d'Asie, à l'exception sans doute de Singapour. Les deux villes partagent un passe commun et en gardent des fondations identiques tout en prouvant leur multiculturalisme comme argument touristique. La création d'enclaves ethniques « officielles » a été mise en avant dans de nombreuses villes, pour renforcer l'offre touristique. Que ce soit à Londres, dans le Chinatown de Soho (Sales, d'Angelo, Liang, & Montagna, 2009) ou dans les quartiers ethniques de Toronto (Hackworth & Rekers, 2005; Shaw, 2007) les clusters « habillés » par des *marqueurs ethniques* glissent d'un espace communautaire à un espace à vocation touristique labellisé. Les politiques officielles en Malaisie ont été pendant les années de construction nationale, de désamorcer toute ethnicisation du territoire. Pourtant depuis les années 1990 et surtout 2000, il a été compris l'intérêt touristique de marquer des territoires ethniques. L'impact de la mondialisation, de la ville de classe mondiale et les pastiches d'une authenticité urbaine perdue (Zukin, 2010) sont passés par là. Le multiculturalisme du projet touristique réunit nationalistes et libéraux qui ont compris la valeur commerciale du patrimoine multiculturel, utilise comme argument touristique. Les quartiers « ethniques » sont re-ethnicisés au travers d'opérations de marquage urbain comme à Petaling Street en 2005 puis plus récemment à Brickfields, dont la cachet indien n'est plus passe sous silence comme un signe de pauvreté et de sous-développement,

mais magnifie en tant que « *Little India* » (Carte 32). Les attractions ne sont pas limitées aux bâtiments sélectionnés et archétypes architecturaux et la prise de conscience du patrimoine culturel par les résidents est faible (Tung, Bouchon, & Lim, 2009). Les Indiens et Malais se distinguent par un costume encore largement porté. Les saris et les *punjabi suits*, sont très présents à Brickfields et en général portés par les femmes indiennes. Les Malaises sont la majorité à porter un voile (*Tudung*), que ce soit avec une longue robe (*baju kurung*) ou bien sans trop de complexe avec un jean et t-shirt (ce qui fait grincer les conservateurs). Certains Malais portent le *songkok* (fèz) et le *baju melayu* (costume malais), mais en dehors du vendredi pour la prière et de certaines célébrations, c'est relativement rare. Les Chinois ne conservent des vêtements traditionnels que dans une perspective folklorique. Il serait aussi incongru pour un Chinois d'être habillé en costume *Qing* que pour un Européen de venir poudré avec une perruque sur la tête.



Illustration 36 : Brickfields transformée en Little India

La rapidité de la décision de relouer Brickfields d'un quartier paupérisé, marginalisé à la vitrine touristique de la ville s'explique plus que par le simple développement de la gare centrale. Ce qui peut-être vu comme une évolution vers la mise en place de quartiers ethniques, comme dans toute ville multiculturelle est aussi une motivation largement politique. L'implication directe du gouvernement central dans ce projet vient pour « *calmer le jeu auprès de la communauté indo-malaisienne*²⁴⁰ ». Il s'agit d'un geste de reconnaissance symbolique d'une communauté marginalisée, surtout après les émeutes de l'Hindraf en 2007 (Lemière, 2009). La concession d'une territorialité « indienne » permet donc aussi une opération relations publiques sur la tolérance malaisienne. La première étape officielle de transformation du quartier en une enclave ethnique et touristique officielle s'est faite en 2009. Le *Little India*, cœur d'une communauté vivante a été réhabilité en « *global indian* » visant à développer le tourisme dans ce quartier et aussi à le connecter à la porte d'entrée urbaine qu'est *KL Sentral* (Carte 34). La réhabilitation du quartier est essentiellement un travail cosmétique avec la réfection et le pavage des trottoirs, un plan de circulation revisité (sens uniques), des façades repeintes en mauve, la construction d'arcades décoratives « indiennes » dans une rue semi-piétonne, l'installation de lampadaires « indiens » et enfin avec la

²⁴⁰ Entretien, 27 janvier 2011

construction d'une fontaine avec des statues d'éléphant dans un rond-point central (Illustration 36). Les marqueurs identitaires de l'espace s'accompagnent aussi d'une délimitation très nette de ce territoire avec la construction de deux *gopuram* aux extrémités du quartier. En Octobre 2010, les premiers ministres de Malaisie et d'Inde se sont retrouvés à Brickfields pour célébrer la transformation du quartier en une « enclave indienne » officiellement délimitée. L'impression de Disneyland indien, voulant montrer l'image d'une ville « *indian friendly* » ne semble pas désoler ses usagers. Les résidents pestent contre le système de circulation, mais approuvent l'initiative du premier ministre Najib (Illustration 39). Beaucoup de résidents de l'aire urbaine en font un territoire indien de ralliement, une centralité du monde indien. « *I like to go to Brickfields. It's my favourite place. People are nice. The music, the flowers. It makes me feel proud*²⁴¹ ». Les chinois n'ont pas ce sentiment avec Petaling Street. La ville est suffisamment chinoise pour qu'ils la vivent sans besoin d'un ghetto, d'une enclave protectrice. Brickfields a été transformé à la fois par sa position stratégique et son héritage culturel. Il s'affirme comme un territoire de ralliement de la communauté indienne à l'échelle de la métropole. En attribuant une reconnaissance officielle au rôle de centralité ethnique au quartier et en marquant l'espace avec des attributs visibles (portes monumentales, arcatures, couleurs), Brickfields annonce son « indianité ». Aussi, Brickfields associe des fonctions métropolitaines à un quartier ouvrier et ethnique. Cet équilibre est fragile puisque de nombreux projets en cours laissent entrevoir une rapide gentrification de cet espace urbain. De plus, sa fonction centrale, renforce ce caractère en attirant une importante communauté expatriée venue d'Inde, notamment pour affaires. Brickfields est donc recomposée en deux zones touristiques et commerciales à échelles d'influence multiples. Porte d'entrée de la ville, lieu central de transit, de travail, mais aussi lieu culturel et de loisir, il représente ainsi une enclave mondiale, avec un caractère local et ethnique volontairement marqué.

7.4 Exopolis touristique

Le Grand Kuala Lumpur, en dehors de la ville intramuros concentre les ¾ de la population et 92% de l'espace urbain. Comme mentionné auparavant, le développement récent de la ville n'a pas encore créé de fort sentiment d'appartenance et d'identification à des municipalités particulières. La dichotomie ville centre banlieue n'est pas applicable en terme d'offre de services, malgré la gradation de la concentration de services entre le triangle d'or et les autres centralités. Le même phénomène se produit sur le plan de l'offre touristique, distribuée entre ville centre et périphéries. Les mégacomplexes couvrent la zone bâtie (Midvalley, Damansara, Sunway, The Mines, etc), associant plusieurs fonctions de centralité, dont certaines ont aussi une valeur touristique. Les villes nouvelles attirent aussi par leur architecture et urbanisme (Shah Alam, Putrajaya, Petaling Jaya, etc). Certains lieux naturels sont devenus des sites touristiques comme Pulau Ketam, au large de Port Klang. Cette île de mangrove abrite plusieurs villages de pêcheurs. Elle s'est transformée en une destination par ses restaurants de fruits de mer, mais aussi pour ses activités de pêche, et de nature. D'autres lieux récréatifs naturels se situent sur les franges montagneuses de la ville (Broga Hill, Ulu Klang, etc). Les immenses grottes, de Batu Caves, au nord de la ville, font aussi partie de ces franges. Elles comportent la particularité d'avoir été aménagées en un site de pèlerinage hindou. Accessibles après une grimpe de 272 marches, elles sont l'un des lieux touristiques les plus impressionnants de la ville et se révèlent fascinantes lors de la cérémonie de Taïpusam.

²⁴¹ Entretien, 21-01-2011, Surya, 30 ans, Subang Jaya

Genting Highlands, est le fruit d'une utopie, qui a consisté à construire une station touristique d'altitude au sommet d'une crête de la cordillère malaise entre 1965 et 1970. Le site est principalement situé dans l'état oriental du Pahang, mais, situé à 50 kilomètres de Kuala Lumpur, c'est en relation avec l'économie de la ville qu'il a été créé. La licence, unique en Asie du Sud-est jusqu'en 2008, pour les jeux a fait sa fortune. C'est un complexe touristique de plus de 8 000 chambres réparties dans six hôtels. L'hôtel économique, First World, a été l'hôtel le plus grand au monde jusqu'en 2006 avec 6 228 chambres (Illustration 37). Le complexe comporte un dédale de galeries commerciales, de restaurants et un parc d'attraction intérieur et un parc d'attraction extérieur. Le centre des congrès peut accueillir jusqu'à 2000 congressistes en session plénière. Une salle polyvalente accueille les concerts (Arena of Stars). L'accès se fait par une noria de cars partant de Kuala Lumpur.



Illustration 37 : Genting Highland

L'espace touristique est aussi composé d'une constellation d'attractions nées du projet : terrain de golf, temple chinois. Le développement d'une ville nouvelle (Gohtong Jaya), située en contrebas, et parking, point de départ d'une télécabine vers le sommet s'est soldée par un demi-échec commercial. Les employés de Genting résident sur le site même et les citadins de Kuala Lumpur trouvent la route trop longue pour y habiter. Le *groupe Genting*, est né de ce projet. Ce groupe impliqué dans le tourisme, les plantations, et l'immobilier, avait une capitalisation de plus de 46 milliards de dollars (US) en 2011, des opérations sur les cinq continents et plus de 58 000 employés²⁴². La clientèle malaisienne est surtout amenée en car, des états ruraux, par le biais des voyages d'associations, de clubs. Les habitants de Kuala Lumpur y montent facilement pour une nuit. La fréquentation hôtelière est divisée à moitié entre Malaisiens et étrangers²⁴³. Les Thaïs constituent une part importante des visiteurs. Les jeux sont interdits en Thaïlande, et c'est la raison principale de leur visite. D'ailleurs, Susan²⁴⁴, agente de voyage, spécialisée dans ce marché déclare : « Les Thaïs viennent en voyage organisé. Ils montent directement à Genting. Ils restent là-haut, deux ou trois jours, puis rentrent en Thaïlande, à moins que le tour n'ait inclus Singapour. Ils ne vont même pas au centre ville de Kuala Lumpur ». Cela n'est pas sans rappeler le phénomène de tourisme à Disneyland à Paris. Quant aux Singapouriens, malgré l'ouverture de deux casinos à

²⁴² Groupe Genting, 2011 [profil](#)

²⁴³ Tourism Malaysia, Hotels, 2010

²⁴⁴ Entretien, 2010/06

Singapour, Genting reste un lieu favori, permettant à la fois la discrétion du jeu et une escapade sur une autre planète. Un autre *resort* de montagne a été construit à proximité par le groupe *Berjaya*. Il s'agit d'un centre de villégiature, bâti autour d'une réplique de Colmar, à quarante kilomètres du centre de Kuala Lumpur. Son nom était Colmar Tropicale, avant d'être relooké en « Bukit Tinggi ». Il n'a pas bénéficié du même succès que Genting. Sans casino, ni divertissements, ni tourisme d'affaires et de congrès, il s'est cantonné à un rôle assez banal de lieu de retraite, mais paradoxalement, à vocation de masse.

De l'autre côté de l'aire urbaine, au bord des détroits de Melaka et Singapour, peu de projets d'urbanisation touristique ont vu le jour. Le développement urbain se fait plus vers le nord de l'agglomération. La côte des détroits court sur plus de trente kilomètres, une côte plate, remblayée, qui a repoussé la mangrove, pour laisser la place au spectacle infini des plantations de palmiers, alignés au cordeau.



Illustration 38 : Le palmier du *resort* Gold Coast

(source : Google Earth, 2010)

La proximité de la mer en fait une réserve naturelle pour l'expansion d'un tourisme de villégiature de bord de mer pour les habitants de Kuala Lumpur. La proximité immédiate avec la bourgade de Sepang, appelée à prendre un rôle de ville satellite, mais surtout de l'aéroport, favorise cette direction résidentielle et touristique. L'exemple du projet de la Gold Coast, avec son étoile de bungalows construite en pilotis sur la mer préfigure ce futur (Illustration 38). Le circuit de F1, du grand-prix de Malaisie est aussi à proximité. Il est à présager, avec l'évolution urbaine et les ambitions de doubler la population de l'aire urbaine en 10 ans, que cette zone côtière se transformera en zone résidentielle.

7.4.1 *Sunway, périurbanités et exopôle*

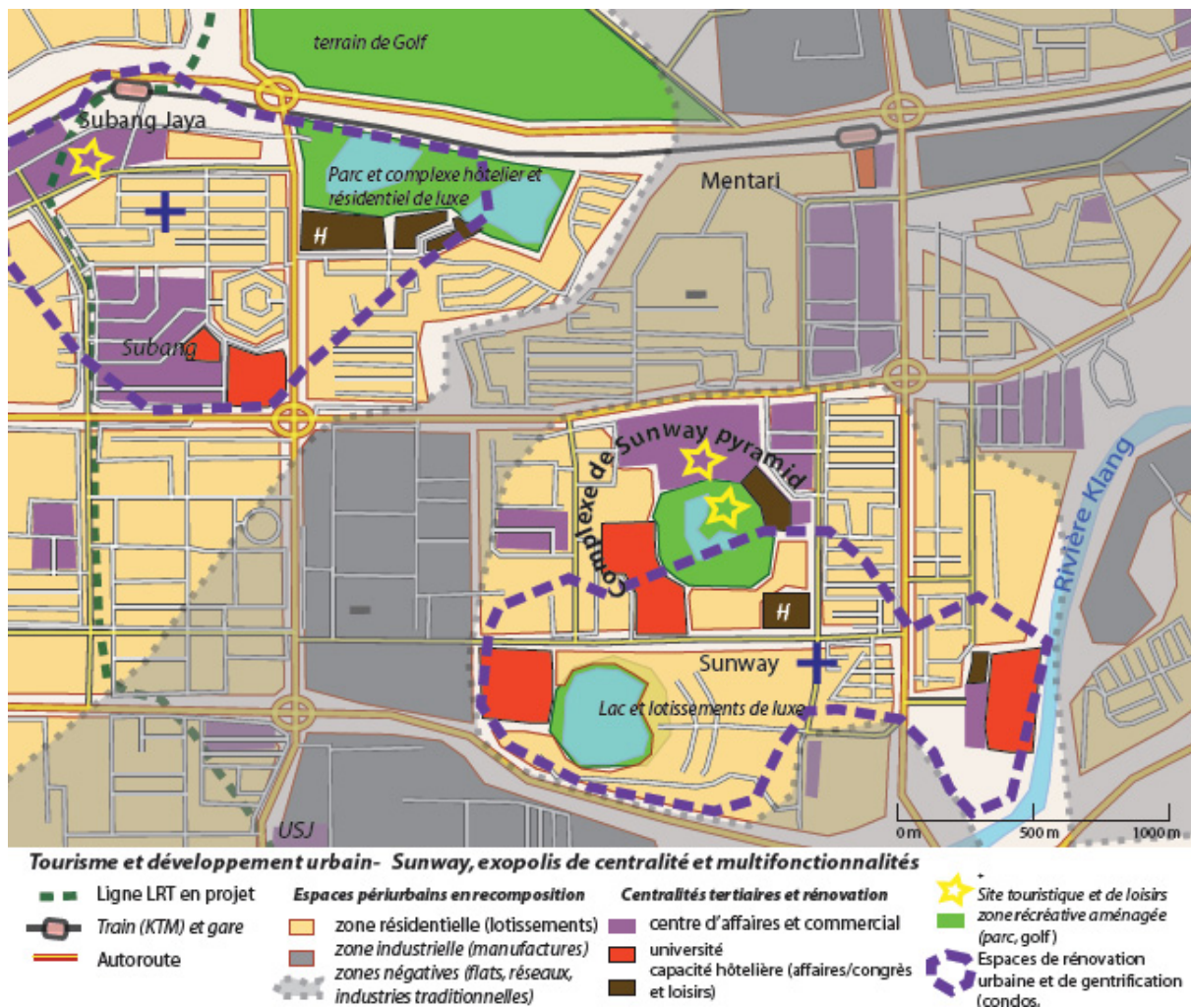
Sunway, est un quartier périurbain de Kuala Lumpur, développé en zone industrielle et résidentielle dans les années 1970, dans la suite de Petaling Jaya. Initialement une zone de lotissements à basse densité, il s'est équipé de collèges universitaires privés pendant cette période. Ces derniers offraient des préparations universitaires privées pour des universités anglaises et américaines, pour les étudiants chinois et indiens de la classe moyenne qui étaient barrés d'entrée dans les universités publiques, par la politique de quotas pro-bumiputera. En

parallèle à ce pôle universitaire, un mégaprojet a été construit à la même période avec le pari de créer un pôle commercial, de loisirs, de logements et d'activités au milieu de zones résidentielles et industrielles sans caractère. Depuis l'ensemble a grossi autour de ces deux dominantes éducative et récréative, en devenant une illustration d'*exopolis* touristique. L'existence même de Sunway, semble reprendre la formulation de plusieurs chercheurs autour des thèmes de l'enclave touristique créée ex-nihilo. Dear & Flusty, Soja (Simcity) et Hannigan (solipsité, enclave touristique-récréative) se sont tous intéressés à ce type urbain, construit autour d'un mégacomplexe commercial aux fonctions diverses.

Une ville parc-à-thème

Le parc à thème de Sunway conjugue l'utopie d'une ville satellite avec une spécialisation née d'un parc à thème et de plusieurs campus qui en font une ville mixte universitaire et résidentielle. Le projet d'une ville-parc à thème intégré à Sunway (SIRC) a vu le jour dans les années 1970. L'instigateur de ce projet, Cheah Fook Ling, un visionnaire, comme pour le projet de Genting, l'a développé par chance. L'aventure d'une ville/parc d'attraction a commencé, par le rachat d'une mine d'étain et de sa propriété (350 hectares) à Bandar Sunway dans le Selangor, à mi-distance entre Kuala Lumpur et Klang²⁴⁵. Ce rachat s'est fait dans une période de déclin de la production d'étain et d'expansion démographique de Kuala Lumpur. Au besoin de reconversion économique, se faisait l'écho d'un besoin d'offre de services et de loisirs pour une classe moyenne naissante. En 1974, Cheah a fondé le groupe Sunway et plus tard mis sur pied *Sunway City Bhd* (Suncity) pour développer le projet. Le modèle s'est inspiré des parcs de Disney, et surtout de Sun City, en Afrique du Sud. A la différence de cette dernière, le complexe de Sunway est incorporé au tissu urbain et mélange à la fois une volonté d'attirer des touristes pour des séjours et aussi les résidents de l'aire urbaine pour leurs loisirs et consommation du quotidien. En cela, il offrait le dépaysement à portée de main, comme au Disneyland de Marne-la-vallée. Très rapidement, Sunway est devenu un ensemble urbain, au-delà du paradis intégré incarné par le parc aquatique tropical de *Sunway Lagoon*. En passant devant le complexe de Sunway, on peut voir les affiches qui clairoignent que l'ensemble est « *the best integrated city in South-East Asia* ». Il s'agit d'une ville privée, mais à l'usage public avec le parc aquatique au cœur du domaine, au fond de l'ancienne mine d'étain, un centre de congrès, un complexe hôtelier desservant à la fois une clientèle d'affaires, de congressistes et de loisirs. C'est avant tout, un centre commercial de plus de 400 magasins qui ne cesse de s'étendre, avec une patinoire et des centres de divertissement ouverts 24h/24. L'entrée de « *Sunway Pyramid* » est dominée par un Sphinx, remplacé par une tête de lion, pour ne pas gêner les sensibilités musulmanes. Il reste le bâtiment d'une station de monorail transformée en magasins. Un monorail devait desservir l'ensemble du périmètre de Sunway. Mais comme pour beaucoup d'autres projets isolés, il n'offrait pas d'intégration au réseau des transports publics et se limitait ainsi à un gadget pour les visiteurs. Il fut construit dans l'euphorie des années 1990, mais n'a jamais été mis en service et totalement abandonné en 2005. L'accès au complexe est d'ailleurs significatif du manque de planification adéquate. L'autoroute aux abords est constamment embouteillée et l'ajout de nouvelles bretelles d'accès et d'autoponts n'a guère changé la situation. Le projet d'extension du LRT, ignore la desserte du complexe bien que le tracé passe à proximité (Carte 33).

²⁴⁵ NST, 2010/04/12



Carte 33 : Dynamiques du quartier de Sunway

Cela laisse préfigurer des difficultés d'accès accrues, vu les projets d'extension du complexe (ajout d'espace commercial, d'infrastructure d'accueil, immeubles d'affaires, espaces de loisirs). L'espace périurbain de Sunway est constitué de zones résidentielles et industrielles bâties dans les années 1970. La zone a été développée en lotissements, avec des centralités commerciales et de services de quartiers (*shoplots*, écoles, services publics), disséminés sur tous les tamans. Avec ses industries vieillissantes, son profil de classe ouvrière et son attraction ont diminué. A l'opposé, les centralités commerciales de Subang Jaya et de Sunway représentent les pôles dynamiques d'attraction qui se sont renforcées avec le transfert d'activités tertiaires et la proximité de pôles technologiques et tertiaires, dont les universités. L'habitat s'est densifié, avec de nombreux condominiums de luxe près des campus (Carte 34). Le périmètre de *Sunway Lagoon* avec son hôpital privé, son lieu de villégiature, son université et l'ensemble résidentiel est désormais largement dépassé. Au sud, un autre projet de réaffectation d'un puits de mine d'étain est en cours de réalisation (South Quay). Il s'agit d'un complexe immobilier de luxe organisé autour de l'ancienne fosse et de son lac. La présence du pôle universitaire privé composé d'une demi-douzaine d'université et de collèges universitaires en fait un pôle urbain d'envergure. Les étudiants constituent une partie importante de la population de Sunway avec plus 80 000 étudiants dans un rayon de dix kilomètres. Outre l'Université Sunway, d'autres collèges universitaires et universités sont groupés dans ce quartier et contribuent à la création d'une « ville universitaire ». Monash

(Australie) a créé un campus malaisien juste derrière Sunway, alors que Taylor's University, INTI, KDU, Segi University College, Unitar, UTAR sont autant de campus situés à proximité. Des instituts et écoles spécialisées s'ajoutent à cette offre. Sunway, offre donc un mélange de races et de visages.



Carte 34 : Complexe de Sunway Lagoon

(Source : Sunway Group, 2010)

Ceux-ci absorbent une part importante des étudiants étrangers venus étudier en Malaisie. La mondialisation s'exprime avec un pôle éducatif et de recherche comme Sunway, qui participe aux pôles d'excellence de la métropole. Celle-ci entend marquer son rang de classe mondiale par la qualité de son offre. Devenir un pôle régional est donc un signe de réussite. Sunway incarne le projet national de faire de la Malaisie un hub d'enseignement, sur le modèle australien. Le pays a ses atouts avec une situation centrale en Asie, le coût relativement modeste des études, les cours offerts en anglais. Les enseignements ont connu une montée en gamme, en passant du stade de la franchise de programmes étrangers à des programmes autonomes et reconnus.

Pratiques et perceptions du lieu

L'univers commercial est un espace de centralité, un territoire de l'imaginaire global. Venir à Sunway, c'est se connecter au monde. D'ailleurs les enseignes sont des marques mondiales (Apple Store, restaurants ethniques : thaï, italien, indien, arabe, steak house, etc.). L'architecture est composite et globale dans un patchwork de couleurs pastel, de piliers gréco-romains, de design épuré suédois ou minimaliste japonais, de néons électrisants. La fréquentation représente la diversité malaisienne mais aussi globale : familles middle class, jeunes indiens désœuvrés, étudiants africains, chinois ou iraniens des universités privées voisines, familles arabes en vacances au Lagoon, hommes d'affaires occidentaux ou indiens... L'enquête met en avant des similarités rencontrées envers les autres mégaprojets et centres commerciaux du Grand Kuala Lumpur. Le point de vue des élites et leur pratique renvoie une image de ville globale se superposant à des éléments de fracture sociale majeure. La clientèle estudiantine est nettement visible. Les étudiants chinois se retrouvent dans les karaokés et

dans les restaurants. Les fils de la bourgeoisie de pays du Moyen-Orient, du Pakistan, d'Afrique de l'Est aime se retrouver dans ce décor de théâtre et déambuler au travers des galeries commerciales et aussi se regrouper à l'extérieur, dans les nombreux cafés. Le lieu accueille des lieues de sortie avec les multiples bars, clubs et boîtes de nuit. La présence touristique est composée de trois segments principaux. Ceux-ci contribuent à faire de Sunway une destination touristique originale. Les gens d'affaires et congressistes sont principalement dans les hôtels de luxe du complexe. Les touristes de détente et récréation visitant le parc d'attraction sont surtout des couples et familles du Moyen-Orient, ainsi qu'une clientèle régionale. La plupart établissent leur base à Sunway et ne s'aventurent guère dans les autres zones de Kuala Lumpur. Un tourisme issu de la spécialisation du quartier s'est développé, avec les familles d'étudiants étrangers en visite, les touristes médicaux venus se faire soigner et aussi certains résidents touristiques, sous le programme MM2H. Sunway semble regrouper plusieurs rêves malaisiens : rêve de grandeur, fusion kitsch d'éléments disparates. Certains touristes insistent sur son côté patchwork et anonyme. Mais la diversité issue d'un tel collage caractérise une société multiculturelle, avec une telle projection urbaine.

7.4.2 *Putrajaya, Utopie urbaine malaisienne*

Putrajaya, ou l'utopie urbaine du projet national est la projection bicéphale de la capitale et son miroir. Elle s'en démarque ostensiblement, et ressemble vraisemblablement à la vision de la Malaisie urbaine et moderne souhaitée par son instigateur. Pour le premier ministre Mahathir, il s'agissait de combiner la création d'une capitale nouvelle, destinée à désengorger Kuala Lumpur et affirmer le projet national. Putrajaya devait symboliser les aspirations de la nation, qui ambitionne de se retrouver aux premiers rangs des pays «pleinement développés» d'ici à 2020. En 1995 ans, les 4500 hectares du projet n'étaient encore qu'une palmeraie. Le concepteur a voulu faire du nouveau centre administratif malaisien «une symbiose entre l'homme, la nature et la science». Le lac de la retenue (650 hectares) est au centre de cette «ville dans un jardin». Près de 40% du territoire sont ainsi dévolus aux espaces verts. L'urbanisme s'apparente plus aux villes nouvelles britanniques, avec un zonage strict, des espaces verts isolant les quartiers les uns des autres et une basse densité. Le projet devait être doté d'un système de déplacements doux (pistes cyclables) et de lignes de tram et de monorail. L'objectif était d'achever la ville en 2010 avec une population de 330 000 habitants, dont 76 000 fonctionnaires. En 2010, la population était de 75 000 habitants. En 2010 le cout total était budgété à 60 milliards de dollars. Même si l'Etat n'a participe que partiellement à ces investissements, finances directement par les profits de *Petronas*²⁴⁶. Les détracteurs du projet auraient plutôt placé ces investissements dans des secteurs comme l'éducation ou la santé. Mais le gouvernement a estimé que ces projets stimulaient l'économie tout en valorisant la construction d'une identité et d'une fierté nationales. Ce projet s'inscrit dans une lignée de politiques volontaristes et nationales à travers le monde. La construction d'une nouvelle capitale permet de créer une dynamique propre et de marquer l'espace par le projet national. Certains l'ont fait dans une politique volontariste de développement du territoire et de désenclavement comme au Brésil avec Brasilia, en Côte d'Ivoire avec Yamoussoukro, au Nigeria avec Abuja ou plus récemment en Ouzbékistan avec Astana. Certains l'ont fait dans un geste d'ouverture symbolique (Saint-Pétersbourg) ou par un choix de neutralité pour le siège de la ville du gouvernement (Etats-Unis, Australie). Villes duales, fruit de la colonisation, entre une ville indigène ancrée dans le passé, et une ville européenne moderne, rationnelle. Delhi et New Delhi, Fez et la ville moderne ou Marrakech et la ville européenne. Pour la Malaisie, le cas est différent, la

²⁴⁶ ASLI, 2009

colonisation ayant généré le développement urbain. Les colonisateurs ne furent pas les créateurs de Kuala Lumpur, mais les orpailleurs chinois. En revanche les Britanniques l'organisèrent avec un plan moderniste et ethniquement ségrégué. King (2008), insiste sur le dualisme entre Kuala Lumpur et Putrajaya dans une approche esthétisante. Putrajaya est plutôt l'antithèse symétrique de Kuala Lumpur.

L'antithèse projetée de Kuala Lumpur

Kuala Lumpur restait et reste à dominante chinoise malgré l'intense immigration de ruraux depuis les années 1970, avec la vague d'industrialisation. Une population rurale vivant en ville a-t-elle changé de comportement ? Il y a eu une tentative d'islamiser la ville, de lui donner un visage musulman, avec la construction d'édifices religieux et l'introduction de thématiques architecturales héritées des formes des villages ou bien par extension de l'allégeance religieuse par des formes mogholes, mauresques et arabo-musulmanes. Malgré tout ces efforts, vu le caractère composite et divers de la ville, ces attributs se diluaient parmi d'autres attributs. En partant de zéro et en marquant une rupture nette avec les traditions urbaines malaisiennes, il s'agissait de créer une ville représentant l'idéal nationaliste entrevu par Mahathir : créer une ville à la fois technopole high-tech, centre administratif et au caractère malais. Cette dernière part, a fait l'objet de débat, tant par son caractère ethniquement exclusif que par la difficulté à définir la, osons le néologisme, « *malaisité* » urbanistique de la ville nouvelle. Par la morphologie urbaine il introduit le débat sur les intentions de la création d'une ville nouvelle en miroir de la capitale. Symboliquement celle-ci, par son aménagement global va corriger tous les manquements de la ville. Elle sera un joyau ciselé selon la vision d'un pays. Putrajaya semble combler tous les manques et complexes de la Malaisie : démesure, ordonnance, architecture monumentale, alignements pharaoniques, symétrie, perspectives majestueuses. Putrajaya, en rompant délibérément avec le modèle urbain malaisien reprend un schéma similaire de rupture et d'expression du futur par le biais de la ville. Le projet urbain voulu tend à l'éradication de la diversité, par la reconstruction d'une identité nouvelle. L'utilisation de l'urbanisme et de l'architecture, littéralement, sert à illustrer le projet et le discours politique. Le parallèle pourrait être fait avec Rome et la zone EUR qui devait être la vitrine des succès du Fascisme et de ses œuvres de construction de l'homme nouveau. Le parallèle pourrait aussi être fait avec Brasilia, destinée à recentrer le développement brésilien et lui donner un coup de fouet. Pourtant Putrajaya, n'est pas un projet d'aménagement du territoire national. Il tend plutôt à renforcer la centralité de l'aire métropolitaine de Kuala Lumpur. Il s'agit d'une implication directe du gouvernement central qui permet de diluer le pouvoir de Kuala Lumpur et du Selangor, en offrant une enclave de loyauté gouvernemental dans un espace métropolitain frondeur. Putrajaya est destinée à incarner le message politique et la vision d'un parti (UMNO) désireux de garder son pré carré, et d'un Premier ministre visionnaire, mégalomane.

Il s'agit donc de créer une ville combinant les ambitions de technologie moderne et l'exclusivité du projet malais, dans une sorte de camouflet aux idéaux de diversité. Les formes urbaines massives et le caractère uniforme semblent aller à l'opposé du pacte social malaisien. Ni quartier chinois ou indien n'apparaissent dans le projet urbain. Putrajaya est la projection urbaine du rêve nationaliste d'un pays islamo-arabo-malais (King, 2008). Le monolithisme architectural et la rigidité planifiée de Putrajaya sont à l'inverse de la diversité ethnique et du dynamisme commercial de Kuala Lumpur (Illustration 40). Putrajaya, modèle de planification, rassemble beaucoup d'éléments de villes zonées d'Amérique du Nord. En dépit de vouloir représenter l'essence de l'urbanisme malais et de la diversité malaisienne, on

perçoit paradoxalement la sévérité d'une ville nouvelle fantôme au visage moyen-oriental et plantée dans un cadre tropical.



Illustration 39 : Le pouvoir en projet urbain : Modernité et visage islamique

On retrouve une impression de centre urbain et sans vie, à la différence des autres quartiers de Kuala Lumpur, et sous influence directe de centralités éloignées. De plus, les éléments de culture économique formelle et informelle pour créer la greffe urbaine dans les nouveaux quartiers sont absents. La population étant essentiellement fonctionnaire, le secteur d'économie informelle basé sur les réseaux traditionnels en est absent. Au-delà du visage islamo-malais, la population est aussi à 98% bumiputera. Le gouvernement avait promis 59 000 postes de travail dans le secteur privé. Mais celui-ci, essentiellement chinois n'a pas répondu à l'appel d'une ville dont il est exclu. Le tissu socio-économique formel doublé de la rigidité du code de l'urbanisme d'une ville modèle se marque par la panne du dynamisme commercial et de l'animation urbaine. Elle a été voulue «intelligente» et novatrice en utilisant les fibres optiques pour les technologies de communication, et en ayant un urbanisme rompant avec les autres quartiers anciens ou neufs de Kuala Lumpur. Putrajaya a été développée au cœur du «*corridor multimedia*» (MSC) dans l'euphorie du début des années 1990, mais ne s'est jamais vraiment relevée de la crise économique de 1998. Cyberjaya s'est construite, lentement, en devenant un technopôle conjuguant universités axées sur les communications (multimédia), centres de recherche et centres d'appels régionaux du secteur tertiaire : banques, solutions informatiques et télécommunications (Carte 35).

Putrajaya a encore beaucoup de lots qui ne sont pas terminés ou aménagés. Pour l'heure, un nombre important d'administrations a déjà été transféré depuis Kuala Lumpur. Le premier occupant du Cabinet du premier ministre, construction massive, austère et aux allures kafkaïennes fut le premier ministre Mahathir. Palais de marbre et de granit, sorti droit des *Mille et une nuits* ce bâtiment, qui trône au bout de l'axe majeur de la ville, est à l'image de son régime : massif, rigide et solide. L'exode de la machine administrative, encore concentrée à Kuala Lumpur, ne devrait s'achever que d'ici à 2020. Le transfert de 85 ambassades destinées à rejoindre une «enclave diplomatique» au nord de la ville est gelé pour l'instant.

Les diplomates étant peu enclins à quitter Kuala Lumpur. Ni les lignes de trams, ni le monorail n'ont vu le jour. Par contre la ville fait déjà face à des problèmes d'encombrement et de motorisation, en dépit de son urbanisme faisant la part belle aux automobiles et au réseau routier et autoroutier. En cela elle ne diffère guère de Kuala Lumpur.



Tourisme et développement urbain- Putrajaya, utopie malaisienne

- | | | |
|-------------------------|---|--------------------|
| — croisière touristique | M Mosquée | zone résidentielle |
| — Train (KTM) | △ Zones touristiques | zone hi-tech |
| — Autoroute | ■ Capacité hôtelière (affaires/congrès) | ville du pouvoir |
| ■ Edifice public | | |

Carte 35 : Putrajaya et Cyberjaya

Pratiques et perceptions : un territoire exogène

La ville est inscrite parmi les attractions du Grand Kuala Lumpur. Les voyageurs et autocaristes en font une excursion pour les groupes séjournant deux ou trois jours à Kuala Lumpur. L'infrastructure d'accueil se limite à cinq hôtels *resorts* cinq étoiles, qui sont utilisés surtout comme retraite, pour des séminaires, des conférences, plus que pour du tourisme de visite. Certains comprennent un golf et des programmes de « bien-être ». La ville nouvelle est donc une destination de retraite pour les citadins. La ville fascine par son étrangeté, calme et ordonnée, typique des villes nouvelles monumentales et construites autour d'échelles destinées à marquer la présence du gouvernement. Brasilia, Canberra conjuguent cette volonté d'asseoir l'autorité de l'état par l'urbanisme en produisant un espace urbain noble et de qualité. Les pratiques de l'espace, par les visiteurs se limitent à la place des « trois pouvoirs », au symboliquement le pouvoir politique est posté à côté du pouvoir religieux, face au pouvoir bien faible du peuple. Le palais du premier ministre, trône sévèrement, au sommet d'une colline, en bout de l'enfilade du boulevard central de Putrajaya. L'île centrale et le boulevard nord-sud est l'axe principal de la capitale administrative et il en organise l'ordre. Celui-ci est bordé par les ministères fédéraux sur une longueur de trois kilomètres. L'ambiance qui se dégage est riche d'un point de vue esthétique et photographique. Les touristes arrivent en car ou en voiture. Les groupes sont déversés près de la mosquée rouge. Après une visite de la mosquée, les visiteurs peuvent descendre dans l'espace commercial inférieur qui donne sur le quai du lac. Un *food court*, des boutiques de souvenir et des cafés captent l'attention dans un cadre apaisé, face au lac. La rêverie et la flânerie sont au rendez-vous. L'utilisation du lac, l'enfilade des ponts, la présence de mosquées en bord du lac créent des paysages urbains uniques en Malaisie. D'ailleurs les visiteurs ne se trompent pas. « *L'architecture de Putrajaya n'est pas malaisienne. Elle pourrait être de partout dans le monde, une ville nouvelle moderne. Mais à Putrajaya, le lac est très beau et les gens peuvent y faire du canotage. C'est très confortable*²⁴⁷ »

L'enquête met en avant qu'à Putrajaya, la plupart des touristes ne viennent qu'en une rapide visite, tout en étant logés au centre ville de Kuala Lumpur. Dans cette ville nouvelle, dont l'infrastructure d'accueil se limite à des hôtels-*resorts*, les touristes restent un groupe peu reconnu, en dehors du périmètre de la place du pouvoir. Concernant les visiteurs, la division se fait entre touristes nationaux qui viennent admirer leur nouvelle capitale futuristique ou bien comment les revenus de la rente pétrolière ont été gaspillés. Les visiteurs étrangers se distinguent par un temps limité sur place. La majorité sont venus avec un car touristique et la visite pédestre se limite à la grande mosquée, puis une descente sur le quai du lac, avec une croisière. Certains groupes s'embarquent sur la croisière qui remonte le lac et passe sous les différents ponts monumentaux. Les autres se laissent aller aux immanquables prises de photo, socialisation entre touristes et rêvassent face au lac, bercés par une fine brise. L'ambiance est à la détente, les visiteurs saisissent le moment. Ensuite, les quelques minutes restantes sont dévolues à la prise de photos et un passage dans le « souk » en sous-sol de l'esplanade du pouvoir. Puis ils râlent en réponse aux injonctions des guides qui les pressent de remonter vers le car. La visite de la ville aura duré deux heures. Le reste se fait en car, pour repartir vers Kuala Lumpur. Certains comparent son urbanisme aux villes européennes, avec le souci paysager, comme ce touriste iranien (44 ans, hôtelier) : « *c'est la troisième fois que j'y viens. Il y a quatre ans, c'était différent, mais ça n'a pas changé depuis deux ans. Putrajaya me fait penser à l'Italie, à la Hollande et à l'Iran. On y ressent une impression de paix et de*

²⁴⁷ Entretien, 24-08-2010, Francis, Sino-malaisien, 45 ans

*sérénité*²⁴⁸ ». Les commentaires donnés par les intéressés pour expliquer leur visite sont différents : pour les Malaisiens, il s'agit de découvrir un pan nouveau du pays, dont ils connaissent les tenants et aboutissants. La plupart y sont d'ailleurs venu, pour voir la parade de la fête de l'indépendance et son feu d'artifice²⁴⁹. Pour les étrangers, la ville est perçue par son architecture massive, ses ponts soignés et son aspect irréel. Les spécialistes d'architecture sont intéressés par la ville : « *du point de vue architectural, c'est beaucoup plus intéressant, les formes sont impressionnantes, assez audacieuses*²⁵⁰ ». Putrajaya a la beauté froide d'un joyau ciselé. Putrajaya, reste engluée dans des visions mégalomanes et ce qui aurait pu être une cité modèle d'urbanité, de qualité de vie et une destination pour touristes, s'est transformée en ville fantôme. Le paysage est magnifique, mais la ville n'existe pas ; carlingue échouée sur les bords d'un lac. Elle est une ville monumentale au caractère végétal et minéral marqué, mais sans la vitalité commerciale et la diversité de l'animation qui vivifie les autres quartiers. Putrajaya – emphase symbolique sur le pouvoir – monumentalité voulue, expression du pouvoir en place, arbore ses couleurs et ses valeurs. Ville excentrée, satellite et modèle de la société rêvée. Elle se compose de la modernité des immeubles et d'un technopôle administratif. Elle incarne une vision nationaliste, homogène, même si culture malaise dont elle se fait la championne est étonnamment absente. La ville ressemble plus à une ville nouvelle du golfe arabe, qu'elle ne s'inspire des kampungs de Malaisie. Les influences chinoises et indiennes sont ignorées délibérément. Putrajaya est vraiment l'inverse de Petaling Street. Les vides de Putrajaya contrastent avec le trop plein de Kuala Lumpur. Putrajaya est véritablement l'antithèse de Kuala Lumpur. A l'opposé de Sunway, ville de l'*exopolis* privée et patchwork grandiloquent de l'utopie malaisienne multiculturelle, Putrajaya est la projection utopique publique d'un rêve malaisien, ordonné, exclusif. Les deux villes incarnent des projets différents. Toutes les deux sont des morceaux de ville s'incarnant dans une ville de classe mondiale en formation.

Conclusion

Les trajectoires du tourisme et des touristes, ont avant tout cherché à sonder les réalités de la rencontre du tourisme et de la ville. Les impressions des touristes sont indicatrices de tendances dont l'ampleur et le volume demanderont peut-être à être vérifiés dans des recherches quantitatives approfondies. La ville touristique existe par ses formes et ses pratiques. Elle renvoie aux réalités et enjeux urbains. Elle est en cela un paradigme de la ville et de ses contradictions.

²⁴⁸ Entretien, 24-08-2010, Fairouz, Iranien, 44 ans

²⁴⁹ Entretien, 02-08-2010, Selvi, Indo-malaisienne, 39 ans

²⁵⁰ Entretien, 25-08-2010, Ann, Anglaise, 57 ans

8 UNE VILLE PARADOXALE EN TRANSIT

Kuala Lumpur, s'inscrit dans des dynamiques contradictoires. A la fois réceptacle d'influences, ville récente basée sur la diversité et ville de croissance rapide. Elle combine intransigeance et flexibilité. Tous ces attributs, la rendent propice à être un condensé de globalisation. Sa fondation et son développement en ont fait un laboratoire de la ville globale. Elle navigue entre ouverture au monde et nationalisme. Les modèles sociaux de ville globale, de ville postmoderne et de ville créative semblent avoir été devancés dans le microcosme urbain lumpurien.

8.1 Territoires et temporalités métropolitaines

La fréquentation d'espaces publics pour une consommation de loisirs, touristique et récréative par les résidents et les visiteurs façonne des territoires. Les pratiques font le territoire. Le statut de ville de classe mondiale, est tributaire d'une infrastructure de qualité et d'une économie puissante. Mais la qualité de vie est primordiale, pour l'attraction de la ville, que ce soit pour les entreprises, les talents et surtout pour les touristes. Les municipalités sont bien conscientes de cela et tentent souvent de créer un climat propice pour attirer la classe créative. Pour rendre compte du phénomène touristique urbain, il est nécessaire de restituer toute la dynamique du rapport entre mode de vie et qualités de l'environnement construit. Pour cela, il faut considérer les différentes manières par lesquelles les personnes se rapportent au monde et plus spécifiquement aux environnements urbains, dans leurs temporalités et spatialités.

8.1.1 *Espaces publics urbains et sociabilités*

La rue du sud-est asiatique traditionnelle est un espace public utilisé à des fins privées (Utaka & Amiruddin, 2010). Le *kampung* est un espace public mais utilisé par une communauté exclusive : tout hôte d'une famille est l'hôte du *kampung*. Dans son étude sur les espaces publics au Vietnam, Drummond (2000) indique que la rue est appropriée pour des usages privés et devient l'extension d'appartements trop exigus. A Kuala Lumpur, l'expansion urbaine extensive axée autour de l'automobile n'a pas, paradoxalement, favorisé la mise en place de nouvelles centralités symboliques du pouvoir. Le quartier ancien, et l'ancienne place d'armes britannique, la place de l'indépendance (*Dataran Merdeka*), conserve une valeur symbolique forte et aussi un espace public ouvert large. Ce dernier facteur reste rare, parmi les aménagements urbains récents. Même si des initiatives publiques ont misé sur ce type d'organisation spatiale comme à Petaling Jaya, il faut reconnaître l'absence d'espace public ouvert. Les contours du terme « espaces publics » sont ambigus, entre lieu accessible au public, marché, agora et forum en ligne (Pumain, et al., 2006). La place centrale est le lieu par excellence de l'espace public dans la ville occidentale héritée de la tradition grecque de l'agora. C'est le lieu de l'expression publique, des rencontres, de la vie quotidienne et aussi des moments d'exception lors de fêtes ou de manifestations et de contestation. On pense bien sûr à la pratique récurrente des grandes avenues par les touristes et les résidents selon les circonstances. La pratique de *Dataran Merdeka* évolue entre quelques touristes dans la journée, arpentant le square immense, puis les figures de style mises en scène, la nuit venue par les *mat rempit* ou motards, puis la prise symbolique du lieu par les foules lors de manifestations. C'est la présence humaine qui anime le lieu et lui fait prendre son caractère. Il s'agit d'une interaction entre l'espace public et son visiteur. La logistique et la raison de la présence même du visiteur sont à explorer avec l'étude de la morphologie de l'espace public.

Une fragmentation morphologique, sociale, culturelle est accompagnée par la montée de l'urbanisme postmoderne. L'espace modèle les comportements sociaux et les normes autant qu'il est modelé par eux. Une ruelle sombre de nuit ou une avenue de zone industrielle, sont des lieux qui n'incitent pas à engager des conversations amicales avec des inconnus. Ce qui ne serait pas le cas sur une plage, face à un coucher de soleil. Nous nous comportons de certaines façons dans certains endroits, et comprenons les différences entre espace public et espace privé. Gravari-Barbas (2005) indique que le patrimoine et la manière de l'habiter apparaissent comme des médiations essentielles dans la compréhension de la construction des identités spatio-temporelles.

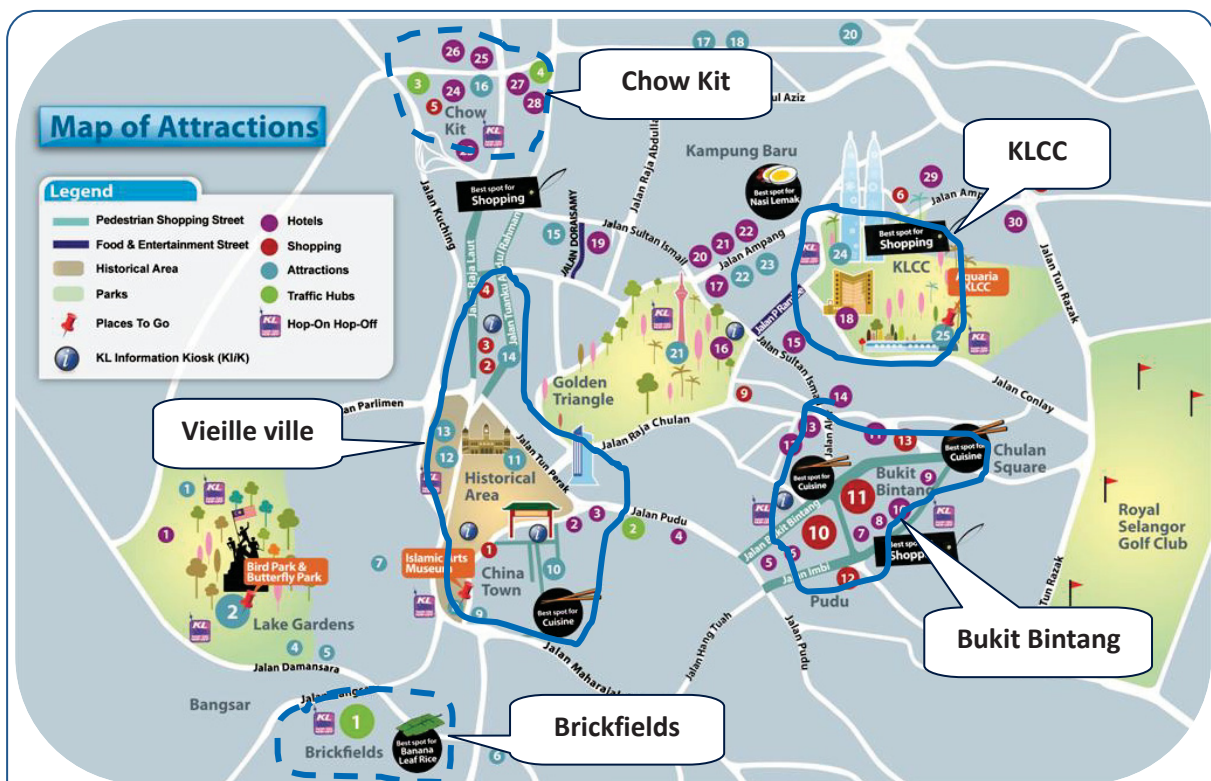
Type d'espace	Caractéristiques	Exemples à Kuala Lumpur
Espace positifs de la ville traditionnelle compacte		
Espaces civils	Forme d'espace urbain ouvert avec fonctions multiples	Rues, places, promenades Bukit Bintang, PJ old town, vieille ville Bangsar
Espaces ouverts	Espace généralement naturel et propriété de l'état	Parc, jardin, forêt publique, Bukit Gasing, Lake Garden, Titiwangsa, parc de KLCC, place Merdeka Rivière, front de mer, de lac, canaux Rivière Klang, bord de mer
Espaces négatifs de la métropolisation Splintering metropolis, du sprawl..		
Espace de mouvements	Espaces dominés par les réseaux	Route, autoroute, chemin de fer, viaduc Autoroutes urbaines, viaducs, lignes KTM, zones sous les viaducs du LRT Brickfields Chow Kit - Putra
Espaces ouverts		Parc de stationnement, plateforme - Terrains vagues, parkings, cimetières - Zones agricoles, plantations, jungle
Espaces délaissés	Lieux non-définis Terrains vagues et Points morts	Lieux abandonnés, laissés, terrains vagues transgression et activisme urbain, rives du Klang zones interstitielles de Bukit Ceylon, vieille ville
Espaces ambigus des centralités de Kuala Lumpur		
Espace public internalisé	usage public, mais internalisé et souvent privatisé.	Magacomplexes, centres commerciaux avec une gradation de la notion de privatisation et le nombre de fonctions (de Kotaraya et ses SDF à BSC et son exclusivisme) KLCC Pavilion
Espace d'échange	Espaces privés mais d'accès public	Métro, gare routière, gare, arrêts, stations KL Sentral, Puduraya, BTS Magasins, marchés, stations-services
Espace public privé	Espace civil privé Lieux de sociabilité	parc d'affaire, technopôle, lieu de culte, etc Café, restaurant, bibliothèque, Terrain de jeu, terrain de sport
Espace privé public	Espaces publics mais d'usage privé	Edifices gouvernementaux, flats, campus Putrajaya

Tableau 40 : Catégorisation des lieux publics

(Adapté d'après Carmona et al., 2008)

A Kuala Lumpur le climat est un élément dissuasif à la présence d'espaces ouverts à cause de la chaleur étouffante et des risques d'averse tropicale. En outre, certaines raisons historiques expliquent la frilosité à développer des espaces publics ouverts. Étant donné les tensions ethniques dans les années 1960, l'usage social de l'espace a été réduit. Les rassemblements publics de cinq personnes ou plus ont besoin d'un permis de police. L'interdiction des rassemblements politiques limite avec succès l'apparition spontanée des foules en Malaisie. Pour ces raisons les Malaisiens marquent une nette différence entre l'espace privé de la maison et public de la rue ou semi-public du centre commercial. A la différence du Vietnam, l'espace de la rue n'est approprié que dans son immédiate proximité avec des commerces, sinon ce n'est pas un espace pratiqué par les piétons, si ce n'est par défaut. La morphologie extensive de la ville le montre. En dehors des zones commerciales, les

rues sont des espaces vides, sans piétons. Même dans l'hypercentre, la circulation entre pôles commerciaux se fait au travers de no man's land urbains, comme par exemple entre Bukit Bintang et la vieille ville. La rue Pudu qui dessert ces deux espaces est un couloir automobile, sans aucune vie pour les piétons. Elle s'apparente aux espaces négatifs constitués par les réseaux, dont la présence humaine est écartée (Tableau 40). Ces espaces sont concentrés dans les zones périurbaines. Mais les zones centrales et leurs espaces publics sont aussi coupés les uns des autres par ces espaces négatifs, et vivent en relative autonomie. Les espaces publics à Kuala Lumpur sont variés et recouvrent des réalités différentes, qui sont perçues de façon positive, négative ou neutre, en relation à la typologie des espaces publics proposée en Angleterre (Carmona, de Magalhaes, & Hammond, 2008). Les espaces positifs dans cette taxonomie sont ceux qui correspondent à des espaces civils comme dans la ville européenne : développements anciens (hypercentre, Bangsar, PJ Old Town) ou alors récents, privatisés et basés sur le *nouvel urbanisme* comme Desa Park City.



(Source : Carte, Fun Map, 2010)

Centralités et fonctions	Brickfields	Vieille ville	Chow Kit	KLCC	Bukit Bintang
Sites touristiques et patrimoine	v	v		v	v
Espaces publics	v	v		v	v
Infrastructure d'accueil	v	v	v	v	v
Infrastructure commerciale	v	v	v	v	v
Lieux de divertissement		v	v	v	v

Figure 37 : Espaces de centralité touristique, hypercentre

Les lieux du tourisme sont concentrés dans les espaces positifs et ambigus qui correspondent avant tout au triangle d'or, aux mégacomplexes de l'aire urbaine et à Putrajaya. Les espaces ambigus forment la majorité des espaces publics de centralité de Kuala Lumpur, avec la figure du mégacomplexe et ses fonctions multiples en tête (Figure 37). L'espace climatisé est devenu le lieu de centralité et de sociabilité. Leur ouverture et caractère public

sont déterminés par la nature du lieu, par sa fréquentation spontanée par la population. La production de l'espace par les gens prend le dessus sur la propriété du lieu (C. K. Heng, Low, & Hee, 2010). La frontière traditionnelle entre espaces publics et privés est remise en cause par les changements sociétaux et urbains avec la privatisation des espaces publics et l'émergence de nouveaux acteurs institutionnels. Ils répondent aux espaces en mutation, à la fois contradictoires et étonnamment souples dans leur capacité à accepter le changement. La vieille ville comprend un nombre important d'espaces négatifs avec son mélange d'*inner city*, et de *city* qui ne la rendent pas attractive en dehors des heures de bureaux. Mais la partie patrimoniale, et rénovée de *Central Market* la fait évoluer vers un espace positif, commercial et animé.

Espace commercial, espace public

A la différence de la ville européenne et de ses centralités compactes, La place centrale est le lieu par excellence de l'espace public dans la ville occidentale héritée de la tradition grecque de l'agora. C'est le lieu de l'expression publique, des rencontres, de la vie quotidienne et aussi des moments d'exception lors de fêtes ou de manifestations et de contestation. On pense bien sûr à la pratique récurrente des grandes avenues par les touristes et les résidents selon les circonstances. Kuala Lumpur associe les centralités sans les lier. Celles-ci recréent des espaces publics de deux catégories distinctes basées sur l'offre de chalandise. Tout d'abord, le plus visible est l'espace intégré des centres commerciaux, notamment périphériques. Le centre ville du triangle d'or est destiné, selon l'ETP, à accroître son attractivité commerciale et touristique, avec un réseau intégré de galeries et passerelles liant les centres commerciaux de KLCC à Bukit Bintang en une vaste *ville commerciale climatisée* (Illustration 40).



Illustration 40 : Espaces publics commerciaux et infrastructure urbaine

Les offres de divertissement sont concentrées dans les mégacomplexes commerciaux, avec karaokés, bowling, multiplexes, salles de sport, bars, voire patinoire. Ensuite vient la multitude des zones commerciales mixtes de quartier, articulées autour de *shop-lots*. Ces dernières sont fréquentées la journée comme zones d'activité (commerces, bureaux, ateliers, voire centres de formation) et se transforment en espace de loisirs le soir, avec les terrasses de *kopitiam* et les étals des petits restaurants des *food courts* qui s'étendent sur les rues et où l'on passe le temps et profite de la fraîcheur nocturne jusque tard dans la nuit. L'utilisation des

espaces publics ouverts à Kuala Lumpur a été délaissée avec l'irruption combinée de centres commerciaux et la motorisation urbaine. Les espaces publics à Kuala Lumpur. La ville ancienne, la ville coloniale n'est pas perçue comme le centre ville. Le centre ville est perçu comme Bukit Bintang, là où les grands hôtels, les grandes entreprises, les plus beaux centres commerciaux sont concentrés. Pourtant l'accès est un facteur primordial. Si les fonctions des centres ne diffèrent que peu, leur accessibilité joue un rôle important. La congestion automobile est un facteur de multacentralité. Le trafic intense, l'engorgement permanent et la saturation routière ont un impact majeur sur l'efficacité de la ville. Un déplacement intra-urbain de moins de dix kilomètres peut prendre facilement quarante minutes ou une heure en cas d'engorgement. Cela en dissuade beaucoup: *"I never go to KLCC or Bukit Bintang. It's too jammed to go there and parked. I got everything I need at Midvalley. It's much easier there"*²⁵¹. (John, retraité, Petaling Jaya) Cette absence de fluidité de la circulation réduit la motivation à aller dans d'autres quartiers à des obligations. L'absence d'alternatives fiables (Métro, train, bus en site propre), est dissuasive aux déplacements de loisirs. Dans les cas de desserte par métro, l'une des critiques concerne les ruptures de charge qui n'en font pas un moyen de transport confortable et fiable. *"Although I wouldn't mind to take the LRT, since it's near to my house; i work in Sunway. So, if I take LRT to the terminal, then I need to take a feeder bus to my workplace. I tried few times, but buses are never on time, and when they show up, after sometimes 20 minutes, eventually the bus is full. I have to stand. It's a bad experience. I prefer to be stuck in the jam..."*²⁵² (Cindy, 23 ans, employée de bureau). Chaque quartier vit plus ou moins indépendamment des autres en ce qui concerne les déplacements liés aux loisirs et au divertissement. Visiter des amis ou de la famille qui habite nécessite de la préparation. On ne va pas à l'improviste voir des amis. Dans une ville où les déplacements piétons sont minimaux, à cause du climat, mais surtout de la configuration privilégiant l'automobile...

Sociabilités contrôlées et rencontres locales

Les espaces publics religieux et communautaires représentent les lieux de réunion publique acceptables. Cependant, seule la présence de manifestations musulmanes est visible dans l'espace public (prière du vendredi et période du ramadan). La pratique publique d'autres religions est reléguée à un caractère confidentiel car effacée du paysage urbain. L'usage des espaces publics pour les Malais est soumis à la réglementation de la *charia*. L'interaction sociale, dans l'espace public, d'individus de sexe opposé, si elle ne dépend pas d'un caractère familial, est réprouvée (*khalwat*). Mais dans une ville aussi diverse que Kuala Lumpur, où les comportements s'influencent les uns les autres dans les espaces publics, les caractéristiques culturelles se diluent. Aussi des lieux comme le parc de KLCC et les centres commerciaux sont des espaces de refuge avec un environnement neutre et anonyme. Les réseaux mondiaux rencontrent les réseaux locaux. Au milieu de la foule bigarrée, la police religieuse n'hésite pas à faire des contrôles d'identité auprès de jeunes couples malais suspects. Cependant, ces lieux publics, comme KLCC, nés sous l'influence de l'exemple singapourien et des théories de classe créative, poussent en direction de principes démocratiques de la liberté d'expression. Des conflits sur l'interprétation de l'usage de ces lieux sont fortement possibles vu que ces espaces cristallisent des réalités différentes. Les espaces publics sont ouverts, mais leur usage dépend de plusieurs codes de conduite. Ceux-ci illustrent la superposition de réseaux et de valeurs spécifiques au sein même d'un seul lieu. Les mutations de l'usage traditionnel et de la pratique des centres n'y apparaissent nulle part plus clairement. L'importance des

²⁵¹ Entretien, 06-12-2010, John, retraité, Petaling Jaya

²⁵² Entretien, 14-06-2010, Cindy, employée de bureau

changements fondamentaux se mesure avec la flexibilité de l'usage des espaces publics. Ceux-ci sont générés par l'émergence d'une sociabilité invisible, se passant dans le domaine privé (en ligne) par l'intermédiaire de nouvelles technologies (internet). Pourtant, vu l'importance de l'accès à internet dans la vallée du Klang et de l'omniprésence de cybercafés, de nouveaux codes ont émergés en une culture cybernétique. Internet crée une culture locale. Il est utilisé comme moyen de forum local et permet dans le contexte de pays avec censure comme la Malaisie de développer un outil de promotion du local. Les contacts se font dans le confort de l'espace privé et se dévoilent dans les espaces publics. La banalité des espaces commerciaux, renvoient à l'affichage de la neutralité de la sociabilité publique. La ville officielle peut être opposée à la ville informelle ou non reconnue (Figure 38).



Figure 38 : Ville touristique et ville officielle

Les manifestations de contre-culture ou de sous-culture témoignent d'une divergence entre le projet officiel et l'expression urbaine voulue par certains résidents. Les représentations mentales de la ville au travers des cartes touristiques expriment aussi la vision de la ville et de son identité (Del Casino & Hanna, 2000). On peut s'interroger aussi sur la motivation de développer le tourisme, pour aussi offrir aux résidents une meilleure appropriation de la ville, ou bien simplement par une politique de relations publiques.

Espace privé d'internet et centralités symboliques

La Simcity de Soja, s'est installée dans les espaces privés et dans des centralités symboliques. L'internet de sociabilité est en développement rapide car il repose sur des segments de proximité géographique et culturelle constituant l'élément majeur de sélection. Des communautés virtuelles sont nées via des blogs et échappent à la censure ou aux règlements pour réapparaître spontanément dans les espaces publics. Ceux-ci peuvent redevenir les lieux de la contestation, malgré tous les mécanismes mis en place pour taire cette réalité. Les manifestations monstres antigouvernementales (*Bersih*) de novembre 2007 et pour le respect des droits des Indiens (*Hindraf*) en décembre 2007, en dépit de l'interdiction et des menaces ont choisi naturellement des espaces publics symboliques. La première s'est déroulée dans la vieille ville, tout en étant barrée d'accès vers la place de l'Indépendance (*Merdeka*). La seconde, comme lors de manifestations de travailleurs, s'est déroulée devant le symbole du pouvoir économique et politique par le truchement de Petronas : les tours jumelles de KLCC. Plus récemment, en juillet 2011, le même scénario s'est reproduit, pour de nouvelles manifestations (*Bersih 2.0*). Le périmètre symbolique de la vieille ville a été le centre des ralliements. Il est intéressant de noter que malgré le déménagement progressif, mais de plus en plus réel, du gouvernement à Putrajaya, les lieux symboliques du pouvoir restent centrés sur la vieille ville de Kuala Lumpur. Pourtant les seuls organismes publics encore en place sont ceux de la municipalité (DBKL), qui n'est qu'un exécutant du gouvernement central. La

crise politique thaïlandaise d'avril 2010 ou l'émergence de mouvements populaires comme dans les pays arabes début 2011 se situent dans cette triangulaire entre un pouvoir libéral et une société fracturée entre des élites urbaines et mondialisées et le reste de la population qui n'en bénéficie pas, mais a accès à l'information et peut comparer sa situation à d'autres. Certains ont parlé du rôle de facebook et de twitter, dans ces révolutions issues de l'accès à l'information et aux TIC. Un raccourci équivoque les nomme « révolutions numériques ». Les usages de l'espace de Bukit Bintang représentent deux tendances différentes de la société malaisienne. La première est celle de la fréquentation des centres commerciaux et d'un consumérisme, réponse exutoire à la pression d'un gouvernement autoritaire, et de valeurs collectives primordiales de consensus et d'acceptation (Bouchon, 2008). La seconde est celle de l'absence de frontière nette entre l'affichage de valeurs individualistes dans l'usage de l'espace et du conformisme fluide au sein même de cet espace de liberté. Le jour où le métro sera développé la centralité de Pavilion sera encore renforcée avec le véritable lieu symbolique du pouvoir remplaçant le Padang. Le même phénomène a pu être observé pendant les manifestations de Bangkok en 2010. Les manifestants ont pris possession d'un lieu stratégique, la jonction des deux principales lignes de métro aérien, mais aussi l'espace créé par l'esplanade dégagée après la construction d'un centre commercial (*central world*). Cet espace ouvrait une immense piazza face à la façade de verre du centre commercial, lui donnant une monumentalité qui manquait à la ville. La symbolique du pouvoir commercial régnant en maître n'échappe pas à l'observateur averti. Néanmoins, les manifestants ont choisi ce lieu pour camper et en faire leur quartier général. Malgré l'issue anarchique du rapport de force, d'un point de vue géographique et culturel, il apparaît intéressant de noter que la ville asiatique moderne, répond à des normes de regroupement et de centralité universelles. A Bangkok, il s'est agi d'une prise symbolique de la capitale plus connectée à l'*hinterworld* qu'à son arrière pays. Brusque retour de la réalité géographique sur le monde des réseaux invisibles. Ce mouvement des laissés pour compte représente une réalité vivante. Il est notable que l'espace délocalisé de Putrajaya, qui désormais concentre les pouvoirs politiques, a joué de sa situation excentrée et n'est pas encore approprié comme le lieu symbolique et central du pouvoir malaisien. Sa construction a peut-être été aussi dictée pour éviter au pouvoir de devoir faire face aux manifestations populaires.

Espaces ouverts et pratiques récréatives

La façon dont les résidents pratiquent la ville des loisirs est marquée par des activités de consommation évoquées plus haut : shopping et la pratique de dîner à l'extérieur. L'accès aux parcs se fait en voiture, les plateaux piétonniers ne sont pas intégrés. A la différence de Taipei, où les espaces naturels qui entourent la ville sont accessibles par bus ou vélo, seule l'automobile est utilisable à Kuala Lumpur. La pratique du vélo est confidentielle. La ville est étalée, vallonnée. Le climat est chaud, mais surtout il n'y a pas d'infrastructure développée pour la pratique du vélo. Les autoroutes, viaducs sectionnent la ville et parfois il est impossible de passer d'un quartier à un autre sans voitures. Le plan de requalification des berges de la rivière Klang (ETP), a pour but d'offrir une « coulée verte » sur plus de vingt kilomètres. Aussi la pratique sportive du vélo, peut avoir un avenir. Les nombreuses activités sportives comme les marathons, les salles de gyms, et les pratiques traditionnelles d'exercices matinaux dans les parcs, sont des indicateurs de l'émergence d'une société des loisirs, dans la classe moyenne urbaine. Les randonnées dans les forêts des montagnes de l'aire métropolitaine sont devenues plus démocratiques. En attendant, les parcs sont pratiqués, très tôt le matin. A six heures du matin, les personnes âgées, essentiellement chinoises, font les exercices et certains le tai qi. La pratique du jogging est aussi très répandue. Les activités de randonnée, d'escalade sont aussi nombreuses, aux marges de la ville et des montagnes

forestières de l'Est (Bukit Tabur, Broga Hill, Ampang, Ulu Klang). Mais celles-ci ne font pas l'objet d'une touristification délibérée. Il s'agit avant tout de lieux pour initiés et habitués. Certains y vont aussi pour la nature : « *j'y vais toutes les deux semaines, pour marcher, mais aussi pour passer au refuge animalier*²⁵³ ». La pratique récréative, se fait aussi au travers des courses, marathons qui encouragent une population de plus en plus sédentaire, à une vie plus active. La salle de sport semble être le lieu favori pour le sport ; en général, au sein des centres commerciaux. L'une des caractéristiques de pratiques de la ville est son aspect cloisonné. Les activités sont cloisonnées selon leur espace et tributaires d'un mode de transport essentiel : l'automobile. La classe ouvrière continue cependant d'appliquer le « travailler plus pour gagner plus », dans un pays où les salaires restent bas et où la protection sociale limitée à un minimum.

8.1.2 Temporalités urbaines, une ville 24/24

La ville touristifiée, selon Hannigan, fonctionne 24h/24. Elle est ouverte constamment, offrant un visage accueillant et consommable, à chaque instant, à chaque endroit. Kuala Lumpur, par ses temporalités, s'en rapproche.

Espaces et temps décalés

Le facteur le plus manifeste dans l'importance du temps et rythmes urbains., mais qu'il convient de souligner, vu les conséquences qu'il entraîne sur l'organisation de l'espace et des temporalités est celui du climat. La ville est sous un climat équatorial à la différence de Bangkok et de son climat tropical il n'y a pas d'alternance de saisons. L'amplitude de la durée du jour est de douze heures, inmanquablement de 7h30 à 19h30. Ces facteurs influencent une linéarité du temps, des jours et des mois. Sans repères climatiques, la sensation de permanence et de répétition des jours donne une impression de temporalité double. D'une part, les cycles de changements sont courts et d'autre part le temps est linéaire, immobile. Le nom des mois de l'année, ne m'évoque plus une certaine température, ou un type de paysage. Juin ou décembre se ressemblent. Cela est assez déconcertant en venant de pays à saisons multiples. Le temps naturel est celui du jour et de la nuit. Si bien que les facteurs culturels sont les plus importants dans la perception du temps. Comme les villes moyen-orientales, les temps quotidiens de la ville sont rythmés par les appels à la prière, cinq fois par jour, par les muezzins des mosquées de la ville. Les hauts parleurs stridents les diffusent à plein volume. La semaine de travail pour les administrations publiques, les bureaux, les entreprises et les écoles va du lundi au vendredi depuis 2004. Auparavant deux samedis matin par mois étaient travaillés en alternance. Le gouvernement a décidé de donner plus de temps aux loisirs et au repos, en réponse aux demandes de l'évolution sociale. La fin de semaine commence, le vendredi après-midi, avec l'appel à la prière musulmane hebdomadaire. Même si le reste de l'après-midi est travaillé. Le repos dominical se perçoit par le trafic moindre aux heures de pointe, mais intensifié près des lieux centraux et centres commerciaux. Le temps des vacances donne aussi la cadence. Plus de seize congés publics sont chômés par an, et chaque état a aussi une ou deux fêtes chômées à part. Le nouvel an chinois et la fête malaise de Hari Raya (Aid el fitri) constituent les deux festivités qui ont le plus d'impact sur la vie sociale et économique du pays.

Le rythme des fêtes

²⁵³ Entretien, 4 août 2010, .Farah, 28 ans,

La saisonnalité des grandes fêtes qui ponctuent le calendrier marque les habits et les rythmes de la ville. Les commerces se mettent à la page. L'espace public change lors des événements rituels qui ponctuent le calendrier annuel. Dans les centres commerciaux, on entend des cantiques de Noël pendant l'Avent, puis des chansons folkloriques chinoises avant le nouvel an chinois, puis des chants malais avant Hari Raya. Deepavali (Divali) est aussi l'occasion pour les centres commerciaux de pavoiser. Le Nouvel an chinois est peut-être l'événement qui a le plus grand impact sur le rythme de la ville. Pendant le mois qui le précède, les magasins de décorent de rouge et de thématiques chinoises. Les banderoles d'augures flottent, les lampions sont allumés, les abat-jours ronds de papier rouges sont déployés. Les centres commerciaux rivalisent de créativité pour les décorations. Quand la date se rapproche, la ville crépète sous les pétards et feux d'artifice. Mais le plus grand impact, qui illustre clairement la puissance du commerce chinois sur la distribution à Kuala Lumpur se mesure pendant les jours du nouvel an chinois. La ville littéralement ferme boutique. Les rideaux de fer des magasins sont baissés. La population vit au rythme du commerce, détenu surtout par les chinois. Chaque année pour le nouvel an chinois ou la fête de l'Aid les médias s'émerveillent de filmer une ville morte, désertée par ses habitants, transformée en un espace surréaliste de décor futuriste peuplée de quelques touristes occidentaux hagards le long des autoroutes quasi vides. Cependant, plutôt que de mettre la ville en *stand-by*, les autres fêtes célèbrent sa vitalité. *Batu Caves* lors de la fête de *Thaipusam*, attire des centaines de milliers de pèlerins et de visiteurs. Noël et le nouvel an sont l'occasion de célébrations improvisées à *Bukit Bintang*. Plus récemment, la ville n'est plus aussi vide pendant les festivités. Les liens avec la campagne se distancient : « *Depuis que ma grand-mère est morte, on célèbre Hari Raya à Kuala Lumpur*²⁵⁴ ». Les déracinés ruraux se sont enracinés dans l'espace urbain.

Evènements

Il semble que seuls les événements religieux soient appropriés par la population et fêtés spontanément. Développer un événement unique requiert un marketing spécial ou relève d'une tradition établie depuis des siècles et reproduite par participation populaire spontanée. Leur pratique exprime la nature de la relation de l'événement au lieu. La fête de l'indépendance le 31 août, qui essaie d'animer la construction nationale et le patriotisme des Malaisiens est surtout une mise en scène. Des milliers de fonctionnaires, écoliers défilent sur la place Merdeka, ou plus récemment à Putrajaya, suivis de feux d'artifices, dans un grand show destiné à vivifier un orgueil national souvent mis à mal. Mais cela n'en fait pas vraiment un événement spontané. Un autre événement d'harmonie mise en scène, « *colors of Malaysia* », est destiné aux touristes, mais rassemble les mêmes ingrédients que la fête de l'indépendance. Si « *colors of Malaysia* » est une réussite esthétique et visuelle, ce n'est pas un événement populaire, alors que *Tourism Malaysia*, l'organisateur, n'hésite pas à le présenter ainsi²⁵⁵. L'absence de participation spontanée aux événements publics, vient en corollaire de l'absence de participation citoyenne à la gouvernance urbaine et illustre ainsi le désintérêt pour des événements organisés selon une structure hiérarchique pyramidale où le citoyen est à l'échelon le plus bas. La politique de dynamisme culturel et commercial d'un lieu devient le dynamisme du lieu lui-même. Les Jeux du Commonwealth en 1998 ont été l'occasion de rénovation urbaine massive et de re-fonctionnalisation de l'espace urbain avant la crise économique de la fin des années 1990. Le circuit automobile de Sepang, a permis d'inscrire le grand prix de Malaisie dans le monde. C'est un événement sportif en mesure d'influer sur le rayonnement international de la ville. On peut noter qu'il n'y a pas de club

²⁵⁴ Entretien, 25-08-2010, Hafiz, 25 ans, ingénieur

²⁵⁵ Kuala Lumpur, Dazzling Malaysian Capital City, Tourism Malaysia, 2010

sportif, capable d'être utilisé comme vecteur d'image de marque urbaine. Les programmes de télévision présentent les championnats de ligues européennes et américaines, renforçant l'image de marque pour les clubs des villes participantes. Néanmoins, Kuala Lumpur s'est aventuré avec succès dans le développement d'un grand prix de Formule 1, en inscrivant la ville sur le calendrier annuel des courses automobiles. Chaque année, en mars ou avril, la ville est au cœur de l'attention médiatique. La foule des amateurs de Formule 1 et de leurs amis envahit la ville. Les hôtels sont pleins, les restaurants de Bukit Bintang ne chôment pas. L'événement crée une nouvelle image qui, suivant son succès pourra ensuite devenir, la marque même de la ville dans un processus de différenciation mondiale entre métropoles. Pourtant la capacité à la ville de se percevoir comme une destination attractive reste ambiguë. Les résidents eux-mêmes doutent. L'ennui reste un épouvantail majeur.

Une ville 24h/24

La ville se pratique et se consomme sans interruption. Rien de bien nouveau, si ce n'est que la consommation commerciale est possible tout au long du cadran. Les heures d'ouverture des commerces, centres commerciaux ont une amplitude large et ne connaissent quasiment pas de jours fériés. Les dimanches ne sont pas tristes par inactivité, mais par profusion d'achats. Ziauddin avait peut-être fait le choix délibéré, en nommant son ouvrage *The consumption of Kuala Lumpur* (2000) d'oser référer à un autre type de consommation, une consommation urbaine, par l'usage de la ville. La ville est pourtant représentée, autant dans les documents pour touristes que dans les médias locaux, comme un lieu de consommation, plus qu'un lieu de rencontres. Le shopping, les différentes cuisines, les différentes cultures sont autant de thèmes de la consommation urbaine commerciale. Les néons des centres commerciaux sont allumés 365 jours par ans, de 9 heures à 22 heures. Les commerces de proximité, et une pléthore de restaurants restent ouverts en trois huit. De partout dans l'aire urbaine il est possible d'être servi à manger et à n'importe quelle heure. En cela les centralités culinaires et commerciales sont distribuées autant au centre de la ville qu'au fin fond des zones résidentielles de Shah Alam, à vingt-cinq kilomètres du centre de Kuala Lumpur.



Illustration 41 : Le food-court, espace public

L'offre commerciale et de restauration disponibles 24h/24, constitue la base des « lieux tiers » qui ne sont ni lieu de travail, ni domicile (Oldenburg, 1989). La construction du lien social à Kuala Lumpur se fait autour des *lieux de restauration*, essentiellement les restaurants, les marchés (dont *pasar malam*), les *food-courts* et chaînes de café internationales

qui sont omniprésentes dans les centres commerciaux. De la même manière que l'ouverture des commerces le dimanche, entraîne une affluence massive dans les centres commerciaux, le *Yum Cha* et *Teh Tarik* sont des pratiques nocturnes qui attirent les résidents le soir (Illustration 42). Alternatives bon marché, de socialisation et de vie en phase avec le climat : le *yum cha* ou *teh tarik*, offrent l'occasion de s'asseoir à l'un des étals ouverts jusque tard dans la nuit, partout dans la métropole. Dans n'importe quel coin reculé, il est possible d'être servi et de consommer à ces petits restaurants, des zones commerciales à arcades. Le soir venu, quand les bureaux se sont fermés et que les employés sont partis, les chaises et les tables prennent d'assaut les trottoirs et de larges sections des rues. Les territoires se superposent au fil des temporalités. Les cafés et maisons de thé ouverts toute la nuit font partie du décor malaisien habituel. De même que les commerces de dépannage comme *7-Eleven* sont présents partout, ils incarnent le lien social et les services de proximité procurés par ces *lieux tiers*. Cela contribue à une animation et génère une activité nocturne de sociabilité importante. On vient en famille, entre amis, pour dîner, pour se reposer dans la tiédeur du soir et regarder le spectacle de la rue. Le coût modeste des consommations fait qu'il est souvent plus abordable d'aller manger à l'extérieur que de cuisiner soit même. Les *kopitiam*, cafés traditionnels qui vivaient avant les années 1990 se sont renouvelés et des chaînes des cafés ont essaimé dans les espaces suburbains de Kuala Lumpur, à l'image du succès mondial de certaines chaînes de café, interprété comme une réponse à un besoin social dans les villes en restructuration. Le PDG de *Starbucks* affirme d'ailleurs « *que chaque café est un lieu tiers* »²⁵⁶. Il en ressort une impression d'activité permanente. La recherche de l'amusement, du bien vivre, du divertissement est un des traits fondamentaux du loisir de la société moderne. On peut véritablement parler d'une éthique du divertissement et du récréatif. Si la plupart apprécie ce rythme, certaines voix s'élèvent, pour des raisons morales (consommérisme), sanitaires (obésité en croissance rapide avec la profusion de nourriture), sociales (performances atténuées par le temps de sommeil passé dehors). Les plats servis sont représentés les trois groupes ethniques majoritaires. Mais il y a une convergence pour une cuisine utilisant beaucoup d'huile et de friture. Ce qui est d'ailleurs ressenti de manière forte par les touristes, notamment arabes, qui n'apprécient pas la cuisine malaisienne.

Beaucoup avouent, lors des entretiens préférer aller dans les chaînes de *fast-food* et dans les restaurants arabes plutôt que de devoir manger « *épicé et huileux* »²⁵⁷. Jalan Alor le soir semble concentrer l'essence de l'esprit sino-malaisien. La rue entière devient un restaurant chinois à ciel ouvert. Les touristes composent une part majoritaire de la clientèle, mais les commerces ressemblent à ceux de n'importe quel *food court*. Service rapide, ambiance relaxée, animation, odeurs de friture, des lampions en guirlande couvrent la rue. L'ambiance est à la détente et au bon vivre. Mais les foules sont mélangées. La diversité et la densité sont caractéristiques. Les marchands de durian cohabitent avec les invitations aux massages et avec les marchands de dvd pirates et de souvenirs pour les touristes. Après minuit, dans l'aire urbaine, les restaurants ouverts sont essentiellement les restaurants « *mamak* », de cuisine indo-musulmane. D'ailleurs certaines chaînes comme *Pelita* se spécialisent dans ces horaires décalés. La vieille ville, le soir, offre un paysage contrasté, à l'aune de ce que la vieille ville peut offrir : un marché de nuit à Petaling Street, qui est la continuation du bazar de jour d'objets de contrefaçon. Les rues adjacentes offrent une ambiance vide et interlope. Hôtels économiques peu amènes, quelques *guesthouses* pour *backpackers*, et surtout le rendez-vous des paumés de la nuit, des travailleurs immigrés, de passagers de la gare routière en transit. On est loin de l'image d'un quartier gentrifié. Tous les

²⁵⁶ Schultz, H. & Jones Yang D. (1997). Pour Your Heart Into It: How Starbucks Built A Company One Cup At A Time

²⁵⁷ Entretiens, 24,28 août 2010, touristes iraniens et arabes

éléments de l'*inner city* y sont rassemblés. Après 10 heures du soir, les rues sont vides, les commerces fermés. Les bâtiments et *shoplots* de l'époque coloniale sont défraîchis et laissés sans investissement ni réparation. Il n'y a pas eu de politique de rénovation de l'habitat et les résidents sont partis.

Lieux exclusifs de la nuit

L'existence d'une vie nocturne, est réprouvée par certains segments conservateurs, mais est mise en avant dans les opérations marketing de la ville et du pays : ville avec bars, cafés, boîtes de nuit. La politique de clusterisation, permet de trouver un compromis avec ces « enclaves de tolérance ». La vie nocturne avec ses boîtes de nuits, bars et clubs est soumise à une législation rigoureuse. Tout d'abord le zonage fait qu'elle est concentrée dans des poches et quartiers, autour de Bukit Bintang, que ce soit Cangkat Bukit Bintang, *Jalan P. Ramlee*, à l'angle avec *Sultan Ismail* ainsi que *Jalan Ampang*. Ce sont des lieux nocturnes fréquentés par la jeunesse plus ou moins dorée, les expatriés, certains touristes. Lieu nocturne qui peut aisément se comparer à Bangkok, il est cerné par la ronde des voitures en soirée, avec bars à filles, décibels des bars qui envahissent le voisinage.. Les nouveaux condominiums qui se sont construits, dus à la proximité de KLCC, n'ont pas fait beaucoup de plus-value. Le bruit toute la nuit est une cause de revente. Les sorties en boîtes se font dans un mélange d'une vie nocturne tapageuse et de la douceur nocturne d'un cadre tropical. Le même cocktail se retrouve dans les quartiers de Bangsar, Srit Hartamas, avec un mélange de bourgeoisie malaisienne et d'expatriés. Sunway Pyramid est aussi un cadre de vie nocturne destiné aux étudiants. D'ailleurs il ressort des entretiens que les résidents de Sunway, sortent peu en dehors de leur quartier. Les lieux les plus exclusifs sont les bars, clubs et restaurants au sommet des gratte-ciel d'hôtels : Luna (au 34^{ème} étage du Pacific Regency Suites), le Skybar au sommet de l'hôtel Traders, au 33^{ème} étage, avec sa piscine, ou le Zeta bar au Hilton, avec son lounge et club. Officiellement interdits, les activités de jeu, de prostitution se pratiquent dans les quartiers commerciaux à dominante chinoise, à force de soudoiment. Le tourisme sexuel est aussi sous-jacent dans les saunas, centres de massage, bars, la prostitution y est endémique. Certains touristes viennent passer leurs vacances entre Bangkok et Kuala Lumpur : « *Je préfère Kuala Lumpur, c'est plus sympa que Bangkok. Les rencontres avec la population sont plus détendues*²⁵⁸ ». Le quartier le plus connu étant Chow Kit, qui est le quartier « chaud » de la ville. Brickfields et Bukit Bintang le sont aussi, mais de manière cachée. Plus qu'une ségrégation spatiale stricte, il s'agit d'une superposition sociale, voire d'une juxtaposition poreuse entre ville officielle et conçue, face à la ville vécue et perçue, avec ses réalités non désirées par les projections et représentations officielles.

8.1.3 *Ville invisible et cachée*

Le droit à la ville se pose d'une façon originale à Kuala Lumpur. Les villes de la classe mondiale sont occidentales, et extrême-orientales selon les classements des différents indicateurs. Le monde islamique, qui aspire à des villes efficaces et économiquement fortes reste hostile à des modèles culturels fusionnels. Singapour a compris que la libéralisation de la société suivait celle de l'économie. Les approches de la *ville globale* et de la *ville créative* sont des modèles d'origine occidentale qui incluent la notion de liberté d'expression, des droits de l'homme et de tolérance des minorités. Deux points sur lesquels la construction nationale malaisienne et une société à dominance islamique restent ambiguës. L'accès aux médias et produits culturels étrangers, surtout via internet permettent une information répandue, mais aux conséquences presque confidentielles dans l'espace urbain. De plus,

²⁵⁸ Entretien, 2010-11-11, Denis, 55 ans, cadre supérieur

malgré les tensions latentes, la tolérance interethnique et le respect de point de vue différent est porté en art de vivre. Pourtant, la notion de tolérance reste sujette à interprétation. Florida (2002), conçoit la ville créative comme un espace dynamisé par ses minorités et son progressisme social, dont l'indice « *bohème-gay* » est le parangon. Selon lui, la tolérance, l'atmosphère créative et l'identité qui en découlent favorisent l'émergence d'un degré d'urbanité et de civilité élevé, attirant le développement et les talents. Le discours de la ville de classe mondiale, exprimé à Kuala Lumpur, ignore ces implications sociales. L'une des pierres d'achoppement de la ville de classe mondiale concerne l'acceptation des valeurs sociales individualistes, ouvertes, informées et parties d'un réseau mondial. Les modèles politiques et culturels s'opposent souvent sur les questions des droits de l'homme, des libertés individuelles et de la tolérance, notamment envers les gays, qui est l'un des critères de la ville créative et postmoderne.

Marges interdites

Le traitement des immigrés, est une question des droits humains, qui ne préoccupe guère une société polarisée. En marge de la société urbaine, se superpose l'espace invisible de la domesticité, des sans-droits, immigrés ou réfugiés, venus du sous-continent indien et des zones les plus pauvres d'Asie du Sud-est. Il s'agit d'une population « flottante », estimée à un million de personnes dans l'aire urbaine de Kuala Lumpur. Ils vivent dans des cantonnements, sur les chantiers, au-dessus de leurs restaurants, ateliers, usines ou bien avec leur employeur pour les bonnes. Le traitement des immigrés est peu amène. Bonnes torturées, travailleurs maltraités. La société malaisienne, parle avec férocité de son personnel étranger, cela est d'autant plus commun que l'emploi de personnel de maison touche l'ensemble de la classe moyenne. Le traitement des prostituées étrangères est généralement le plus violent. Le jugement moral l'emporte. Les prostituées sont les plus abusées, à la fois par leur situation et aussi soumises à la « protection » de la police et des agents du RELA. A l'opposé du monde luxueux se trouve le monde interlope des KTV, des jeux et des hôtels dilapidés. Les descentes de police se font généralement contre les usages de drogue, l'immigration de travailleuses chinoises, et les Malais. Les territoires de la ville invisible sont surtout visibles les dimanches et jours fériés, quand les masses de travailleurs se retrouvent et errent dans les rares lieux publics offerts : le parc de KLCC, la vieille ville. Cette dernière offre les services de communication, de transferts d'argent et de sociabilité.

Ville cachée

Les contours de la ville créative et de classe mondiale, épousent ceux de l'urbanité, avec sa tolérance et sa convivialité. En Malaise, la situation ne semble pas proche de ces idéaux et l'acceptation de la tolérance gay est un défi qui teste la capacité à Kuala Lumpur à accéder au rang de classe mondiale. Les médias sont conservateurs et la censure aidant, ils ne peuvent donner qu'un portrait négatif et contrit de l'homosexualité. De nombreux produits culturels occidentaux (chansons, séries, films) ont été censurés pour leur « apologie » d'un style de vie gay. Tous sont librement accessibles sur internet et en version piratée, mais la ligne tenue est officiellement hostile. De plus, les codes pénaux de Malaisie criminalisent les actes homosexuels : que ce soient les lois de la charia islamiques (applicables aux Musulmans) ou bien les lois séculaires (basées sur le canon britannique victorien et applicables tant aux hétérosexuels qu'aux homosexuels). Le dogme religieux islamique, avec son autorité morale, a un privilège unique du fait de s'imposer dans la vie privée; il n'y a aucune limite legaliste sur sa présence et n'est pas souvent contraint selon les lois séculaires. Aucun musulman (et par conséquent Malais) gai ne peut officiellement échapper aux injonctions de la charia contre l'homosexualité. *"Beaucoup de jeunes gens ne sont pas religieux, mais nous sommes toujours musulmans et être gai est toujours contraire aux lois*

coraniques²⁵⁹." Bien que ces lois ne soient guère appliquées, elles peuvent être utilisées pour diffamation, chantage, voire lynchage d'une personnalité publique. L'ancien premier ministre Mahathir s'en est servi pour se débarrasser de son poulain politique Anwar entré en scission avec lui et bloquer son accession au poste de premier ministre. La police applique une politique de tolérance et tourne les yeux tant qu'il n'y a pas de plaintes. Le gouvernement procède aussi de la même politique, malgré les invectives de certains extrémistes. Certains états ont ainsi annoncé leur intention de criminaliser l'existence même des Malais gays²⁶⁰. Officiellement, le pays est hostile à l'homosexualité, mais dans la pratique, le règne du non-dit domine et la tolérance domine, même si l'acceptation n'est pas évidente. L'atmosphère est ainsi ambiguë. L'un des paradoxes de la société malaisienne apparaît avec la ville cachée. Le discours politique est conservateur, voire incendiaire. Mais au quotidien, le pragmatisme et la tolérance, avec des degrés, l'emportent sur l'agression, comme dans les relations interethniques et de voisinage. Afficher un look efféminé ne suscite pas de réprobation, ni même de moqueries. La démonstration de violence étant considérée comme un signe de faiblesse dans la société malaise (*Budi bahasa*, qui insiste sur la retenue, la politesse). Singapour est clairement plus séculaire et libérale. L'état ne se mêle pas de la vie privée de ses citoyens, et un changement de génération et une ouverture sur le monde ont participé à la mutation culturelle et sociale de Singapour.

A Kuala Lumpur, la politique du non-dit demeure, même si l'espace public est neutre. Les espaces urbains sont affranchis d'une hostilité latente, à la différence de certains pays occidentaux où des « enclaves gaies », aident les plus jeunes à bâtir leur identité (Rogerson & Visser, 2007). La ville présente un choix limité de lieux de sociabilité et d'espaces accueillants pour les expressions d'homosensibilité. Bukit Bintang, quartier éclectique exerce une centralité magnétique qui s'oppose au conformisme des quartiers résidentiels est le lieu central de la vie gay. Le soir et en fin de semaine, les bars et les boîtes attirent les clubbers et les touristes. Ce quartier avec ses hôtels, ses boutiques, ses centres commerciaux, clubs, bars devient le terrain de jeu discret d'un tourisme venu dépenser ses « *pink dollars* ». Les observations et entretiens indiquent le rôle d'internet dans la redéfinition des mobilités. Les centres commerciaux étincelants de l'exopolis, comme Pavilion, Lot 10, The Gardens ou One Utama, sont autant de *lieux tiers* de rencontre neutres. Les effusions d'affection sont tues, quelles qu'elles soient. En revanche, les démonstrations publiques d'affection sont taboues, quelle que soit l'orientation sexuelle. Dans les normes sociales, le traditionalisme reste la première valeur affichée. La famille occupe la vie sociale. La pression familiale étant telle qu'en général le mariage s'impose avant l'âge de 30 ans. Plus le niveau socio-économique s'élève et plus il facilite une émancipation socioculturelle. Néanmoins, la tolérance, ne signifie par l'acceptation et il semble qu'il y ait des stratégies délibérées chez les gays pour quitter le pays et surtout échapper à la pression sociale et familiale. Kuala Lumpur offre néanmoins l'anonymat d'une métropole et d'un style de vie qui en fait paradoxalement une ville ouverte. La ville attire les migrants du reste du pays même si la discrétion semble être la norme, créant ainsi des vies marginalisées

8.1.4 *Tournant créatif, nouvelle frontière sociale ?*

Avec la mondialisation et les aspirations de ville de classe mondiale, Kuala Lumpur essaie d'émuler la direction prise par Singapour. Au niveau supérieur il s'agit d'utiliser la

²⁵⁹ Entretien, 27 septembre 2010

²⁶⁰ The Sun, 20 Octobre 2011

culture comme élément moteur de développement d'une ville compétitive dans l'économie mondiale. Le projet de ville de classe mondiale le sous-entend. La qualité de la vie urbaine de la *ville créative* se manifeste par la liberté d'expression, notamment artistique et le foisonnement créatif, signe de maturité urbaine.

Un frémissement créatif

Le fruit des travaux de réhabilitation, revivification, requalification urbaine menés par les gouvernements locaux, les travaux de mise en tourisme, de création d'infrastructure d'accueil, sont visibles dans toutes les villes européennes. Singapour a commencé à appliquer les recettes de « créativité », pour s'assurer une offre culturelle acceptable pour attirer les talents et changer son image. Elle est passée, en trois décennies, de l'image de la ville asiatique « exotique » à celle d'une métropole mondiale, moderne et tropicale avec ses musées, centres commerciaux, parcs à thème et surtout sa vie culturelle (Kong, 2009; M. Tan & Yeo, 2009) auxquels s'ajoutent depuis 2009, ses mégacomplexes (Marina Bay et Sands, avec casinos, bureaux, hôtels, centres de congrès, boutiques, etc.) destinés à rivaliser Macao et Genting (Evans, 2009). Kuala Lumpur reprend les attributs des villes de pays développés, avec une population expatriée importante, demandeuse d'animation culturelle de niveau similaire à celle de leur pays d'origine et par le mimétisme des classes dirigeantes, consommatrices de culture par geste d'appartenance et de statut social. La métamorphose de touristification est récente, mais visible à Brickfields, Petaling Streent, Central Market, avec des résultats inégaux. L'expression créative passe au travers de topiques neutres et fédérateurs comme la gastronomie et les arts et artistes restent suspects car potentiellement subversifs. Le développement culturel est financé par les agents privés : bars et cafés servant de scène aux chanteurs et groupes de musique, galeries d'art comme *The Annexe*, qui se positionne comme agitateur culturel et indirectement politique. Celle-ci se trouve à l'arrière de *Central Market*, qui est le marché des souvenirs et antiquités. Son impact se trouve surtout auprès des classes moyennes supérieures de Kuala et d'un réseau international. Les théâtres, essentiellement chinois et anglais, se sont fait les avant-gardistes avec *Actors Studio* (au sommet de Lot 10) et KL Pac. Les risques étant la remise en question de l'ordre politique dans une dynamique similaire à celle rencontrée récemment par Singapour ou de la Chine. Des populations éduquées, informées et à l'aise économiquement qui participent à l'arrivée à maturité d'une société civile. Celle-ci remettant en cause les fondements antidémocratiques de la société. Le rôle de *Satu Malaysia* est de désenfler le communautarisme et les blocages qui en découlent. Chaque communauté s'arcboutant sur la « défense » de son identité, privilèges, traditions. La ville créative signifie d'aller au-delà des barrières communautaires.

Une politique culturelle publique timorée

L'offre culturelle officielle est stimulée par les agents publics (ministères), plus que par les pouvoirs publics locaux qui sont dépourvus de compétences et de budget. Mais le recours à des partenariats publics-privés pour l'animation culturelle reste étrangement rare. Les résidents ont une impression d'une offre culturelle limitée à Kuala Lumpur. La « *ice cream economy* » a commencé à être timidement mise en avant. Kuala Lumpur s'annonce comme une ville vibrante, avec un agenda culturel dynamique. Les plans et stratégies citent le besoin d'avoir des « villes augmentées ». Les festivals sont avant tout des créations du ministère du tourisme. Plus qu'une politique culturelle issue du ministère du tourisme, les festivals culturels ont avant tout un but touristique. Un regard au calendrier des manifestations publié par le Ministère du Tourisme illustre les choix officiels : événements sportifs (de prestige), festivals religieux (clairement codifiés), shopping. L'offre et le financement publics se limitent à des visions très classiques et peu aventureuses de la culture : concert de gamelan

au Philharmonique de KLCC (en réalité financé par Petronas, mais c'est une compagnie d'état), théâtre classique à l'Istana Budaya, fête nationale, concerts de musique traditionnelle, campagnes d'utilisation du malais du Dewan Bahasa dan Pustaka, festivals (KL Festival) à la programmation châtée (Illustration 42).



Illustration 42 : Affiches Art Tourism et KL Festival

(Source : Tourism Malaysia, 2011)

Les manifestations culturelles off, les concerts de groupes rock locaux ne sont pas mentionnés, quand ils ne sont pas carrément bannis, en invoquant des raisons diverses. Tout ce qui peut représenter une fusion, un métissage est passé sous silence. Le divorce entre milieu culturel et institutions gouvernementales culturelles est consommé. Les premiers se plaignent des contraintes ubuesques dues à la censure et à l'impossibilité de promouvoir des programmes novateurs sans s'attirer les foudres de la censure. La presse peut aussi manipuler la réalité contre tout programme en le jugeant « immoral » pour le discréditer. Les annulations de concerts d'artistes occidentaux sont fréquentes sous la pression des ultra-musulmans. Les libertés ne sont donc pas acquises, elles sont à chaque moment révocables. Mais c'est surtout scène créative locale qui fait les frais de la censure. Elle est jugée subversive et antigouvernementale (pour de bonnes raisons). La créativité de la ville reste confidentielle sous les coups de censure et de refus de médiatiser les produits culturels locaux par des médias contrôlés par la coalition au pouvoir. La scène créative locale existe underground et les réseaux de promotion passent par internet et les réseaux sociaux. Cela peut néanmoins être considéré comme un progrès par rapport au sentiment d'isolement qui était prépondérant il y a peu. Même si chaque fatwa déclarée par un obscur imam vient renforcer l'image d'un pays intolérant, c'est surtout la censure politique qui ne favorise pas l'image d'une ville moderne, ouverte aux flux externes et suffisamment confiante en elle-même pour accepter d'être remise en cause. Le poids de l'interdit tombe comme un couperet. Il menace à chaque fois. C'est un des freins à la normalisation d'une scène créative et à la mise en place d'une ville créative moderne émancipée de schémas de dépendance d'envers l'extérieur. Le lien entre créativité et démocratie apparaît de plus en plus flagrant aux agents culturels. Pang (35 ans) : « *le milieu culturel vit sans l'aide du gouvernement. S'ils se contentaient de nous laisser créer, ce serait bien, on ne leur doit rien comme ça. Mais, ils essaient de saboter tout ce qu'ils jugent dangereux, c'est dire l'absence de libertés qui étouffe cette ville* ²⁶¹ ».

Les effets négatifs sont mesurés par une sorte de paranoïa collective à évoquer des sujets « sensibles », dont la liste se prolonge à l'infini. Cette crainte de s'exprimer et la menace des lois sur la liberté d'expression explique l'impression parfois véhiculée de désert culturel, et d'apathie intellectuelle à Kuala Lumpur. Les discours officiels, retrouvés dans les choix de promotion touristique privilégient les thèmes affectifs : amitié entre race, relations

²⁶¹ Entretien, 12-07-2011, Pang, 36 ans, Curateur

inter générations harmonieuses, piété filiale, religiosité et bonne mesure. En utilisant en surabondance des images, les conflits et les compétitions entre groupes sociaux sont occultés. L'appel à la sensibilité culturelle sert de mot d'avertissement, pour opérer une sorte d'autocensure sous couvert d'évitement des « impairs ». Ici encore, ne pas froisser l'autre revient à développer des stratégies d'évitement de tout sujet risqué. Les sujets consensuels, comme les lieux naturels du pays et surtout la thématique de la gastronomie sont prisés et explorés *ad nauseam*. Les débats sur la conservation des lieux historiques, les enjeux économiques et de planification restent inconnus de la majorité.

8.2 Mobilités et imaginaire urbain

Bangkok a aussi vocation, à une échelle bien plus importante, à être une plate forme d'accès. Mais elle est plus qu'une salle d'embarquement vers des destinations plus attirantes. Les touristes y restent, alors que pour Kuala Lumpur, même les résidents considèrent normal que la ville ne retiennent pas les touristes (Hairul, et al., 2004).

8.2.1 *Pratiques touristiques des Lumpuriens*

Là où se trouvent tes pieds commence le voyage (Lao Zi)

La fin de semaine habituelle est passée dans des centres commerciaux, tandis que le temps de vacances sert à s'échapper de la ville. C'est tout au moins la façon dont les pratiques se sont manifestées pendant les dernières décennies. La ville devient déserte, lors des deux plus importantes fêtes (Nouvel an chinois et Hari Raya). La ville se vide, dans une procession d'embouteillages monstres, et retourne au village natal. C'est le *balik kampung*. Symptomatique de l'ascendant des racines rurales des Lumpuriens, ces événements illustrent le caractère récent d'une civilisation urbaine en Malaisie. La ville est un lieu à quitter au plus vite par ces anciens campagnards arrivés depuis moins de deux générations, sous perfusion du kampung natal, déracinés dans la capitale, où ils comprennent qu'ils ne sont pas les princes du sol et premiers citoyens, tel que le système éducatif leur avait inculqué. Malais qui négocient leur identité dans un contexte qui leur est défavorable et qui lisent leur *malaisité* sous l'angle religieux de l'islam, étant le seul pan culturel transposable en ville en venant d'une culture malaise essentiellement agraire. Dans l'anonymat urbain, seul l'affichage religieux et ses rites distingue le Malais des autres Malaisiens. Aussi le territoire est souvent limité au quartier d'exil dans la ville qui est souvent la recreation du kampung d'origine avec sa mosquée, ses marchands, ses gargotes, sa population déracinée et une atmosphère chaleureuse et à la fois pesante d'un ensemble villageois. Le retour au kampung est célébré, même avec des chansons (« balik kampung ») qui expriment le retour à tout ce qui fait la joie de vivre : famille, sérénité, paix, simplicité ; en opposition à tout ce qui caractérise la ville impersonnelle, froide, cruelle parfois.

Tourisme émetteur

Le tourisme religieux représente une part importante des pratiques touristiques dans un pays où 60% de la population est musulmane. Tous les Musulmans sont sensés faire au moins une fois dans leur vie le pèlerinage vers La Mecque et Médine (*hadj*), villes saintes d'Arabie. Des agences gouvernementales comme FELDA organisent le *Hadj*, par avions affrétés

spécialement et régulent l'obtention des visas pour l'Arabie Saoudite. Des fonds spéciaux comme le *Tabung Haji* permettent aux futurs pèlerins d'épargner plusieurs années à l'avance et réaliser ce souhait. Les pèlerinages occupent aussi une part importante des pratiques religieuses hindoues, comme en témoigne Selvi : « *on fait la visite des temples. Pour Taipusam on va à Batu Caves. Mon rêve serait d'aller en Inde, pour visiter les lieux saints*²⁶² ». Les sites de pèlerinage comme Batu Caves se trouvent dans l'aire métropolitaine de Kuala Lumpur.

Le tourisme émetteur est surtout un tourisme régional, traditionnellement vers Singapour, la Thaïlande et l'Indonésie. Pendant les années 1980 et 1990, de nombreux Malaisiens franchissaient la frontière du sud de la Thaïlande pour aller s'encanailler à Hat Yai, loin de l'atmosphère de répression de la Malaisie de Mahathir. Les changements de pratiques touristiques et le climat insurrectionnel du sud de la Thaïlande depuis 2004 a largement freiné ces pratiques. Pour les générations de la classe moyenne nées à KL, le *kampung* est déjà lointain et la ville et sa diversité n'est plus autant une source d'aliénation. Les pratiques touristiques des résidents de Kuala Lumpur semblent marquer l'introduction d'une société des loisirs partielle. L'espace est moins marqué par la géographie familiale, chez les jeunes générations urbaines. Plutôt que de vivre le va-et-vient entre la résidence urbaine et le village, les plus jeunes préfèrent rester à Kuala Lumpur. L'autre alternative qui a connu un engouement énorme est celle de prendre l'avion et d'aller explorer de nouveaux lieux. La révolution des transports aériens à bas-coût est passée par là. Avec l'ouverture des vols à bas prix, les voyages aériens et internationaux se sont démocratisés.



Illustration 43 : Publicité d'Air Asia

Air Asia avec son slogan « *Now, Everybody can fly* » a ouvert le ciel à tous. Les vols intérieurs sont des alternatives sérieuses aux transports par autocars. Et entre la péninsule et Bornéo le monopole de Malaysia Airlines a été mis à mal. Désormais prendre l'avion s'est banalisé et les Lumpuriens découvrent les destinations régionales plutôt que de retourner dans le village natal. Lors des entretiens, les personnes nées à Kuala Lumpur, indiquent un besoin moins fort de rentrer dans la famille élargie pour les fêtes traditionnelles. Certains l'utilisent pour une consommation touristique « *je suis allé à Bangkok, avec ma femme pendant Hari raya*²⁶³ », ou bien familiale. Les offres promotionnelles rendent l'idée des vacances et du voyage naturelle (Illustration 43). L'Asie du Sud-est, avec Bali, Phuket, Bangkok arrive en

²⁶² Entretien, 02-08-2010, Selvi, Indo-malaisienne, 39 ans (KL)

²⁶³ Entretien, 24-08-2010, Cheng, Sino-malaisien, 45 ans (KL)

tête des destinations. Elle offre des vacances de proximité, de courts séjours, dans un environnement proche mais dépayçant avec un coût généralement moins élevé qu'en Malaisie. Ces destinations se font en *backpacking*, pour les plus jeunes, aventureux et dotés des ressources nécessaires. Les *backpackers* malaisiens, se plaignent parfois du manque d'individualisme : « *Je voyage seul. Mes amis ont peut-être que leurs parents ne leur permettent pas de le faire*²⁶⁴ ». L'Inde, la Chine (et Taiwan), offrent des vacances culturelles, souvent doublées d'une quête de retour aux racines. Malgré tout, la grégarité dans le voyage est importante chez les Malaisiens. Même pour des vacances organisées indépendamment, il s'agira au minimum de la famille nucléaire. Mais la plus souvent les membres de la famille élargie s'y joignent, alors que les jeunes adultes partiront entre amis.

Citoyen de l'hypermonde	branché métropolitain qui vit à l'heure mondiale, appréciant le design, les cuisines du monde, produits culturels divers, vin, nourriture, voiture; à la fois cultivé, mais sportif. Pour les vacances, destinations branchées (villes, stations..) Consomme des marques, mais pas fidèle
Nouveau riche	Recherche des privilèges en exclusivité, pour valider son statut social. Hôtels «griffés», traitement VIP (transports, clubs, etc..). Caractère du nouveau riche, très présent en Asie : luxe abordable, Galeries Lafayette, Louis Vuitton et des vacances shopping (Milan, Paris, HK).
Jeunes branchés	L'individualisation et l'indépendance Recherche de flexibilité, de mobilité et de connectivité. Tout à la carte, ou en formules souples, même si plus cher. Pas d'engagement.
Heartlander	Voyages de groupes. Sorties surtout pour aller manger, centres commerciaux, recherche de soldes et de promotions. Prêt à faire de longs trajets pour la nourriture. Exercices dans les parcs le matin
Indiens	Activités familiales. Visites de temples. Hommes, boivent, pubs, bars. Activités récréatives – sorties de groupes (location de bus, randonnée en groupe). Temple au cœur de la vie sociale
Malais	Activités de groupe, pèlerinages à la Mecque, vacances familiales, retour au kampung.
Minimaliste	radical de mode de vie : vie plus saine et durable. Bio, recyclage, voyages à faible consommation, écotourisme, refus du consumérisme, nature

Tableau 41 : Types de pratiques touristiques des résidents

Tourisme et prestige

Les classes moyennes supérieures et l'élite ont assimilé avec brio l'importance donnée aux barrières sociales dans l'Empire britannique. La peur de se retrouver mêlés aux « *commoners* », fait que le choix de vacances, de destination et de mode de transports sont cruciaux pour l'élite. Où-est ce qu'ils passent leurs vacances ? Question posée à un cadre malaisien sur les activités de son entourage. Sa réponse voulait surtout souligner l'appartenance à une caste supérieure : « *En Suisse et en Angleterre* ». J'étais un peu surpris ; et insistait pour savoir s'il y avait des destinations plus proches et plus fréquentes. « *Non, l'Asie du Sud-est, c'est de partout pareil, il fait chaud et c'est ennuyant. Il y a Bali, parfois pour aller surfer*²⁶⁵ ». Ce snobisme, qui regarde de haut tout l'environnement familial, et vient matérialiser l'opposition que l'on pourrait faire en *Hinterworlder* et *heartlander* (Tableau 41). Cependant, la société des loisirs, touche aussi les couches les moins favorisées, avec des pratiques qui s'apparentent plus à l'excursionnisme. « *toute la famille est partie ensemble en excursion à Broga Hill, ont avait loué un autocar* » (Selvi). La facilité de voyager vers des destinations de prestige, et l'accès à un réseau social mondial marque la distance avec le reste de la population. Aller en Europe, en Amérique du Nord, en Australie, au Japon et surtout en Grande-Bretagne sont des occasions de briller avec des lieux qui valident l'autorité et le

²⁶⁴ Entretien, 02-03-2011, Victor, Sino-malaisien, 21 ans (KL)

²⁶⁵ Entretien . décembre 2010

prestige de celui qui y va. La mentalité est caractéristique, d'une inversion des destinations valorisées par rapport à la perspective occidentale. Le *backpacking* en Afrique ou en Amérique du Sud n'est pas perçu comme une source de prestige. A l'inverse, la visite de pays développés et historiques sont des critères de valorisation. On peut donc en déduire la persistance d'un complexe d'infériorité, par rapport aux pays développés.

8.2.2 *Regards croisés et pratiques d'infusion*

Il n'existe pas un mur séparant les pratiques récréatives et touristiques des étrangers et celles des Malaisiens. A la différence de pays comme le Viet Nam ou le Cambodge où il y a un fossé net entre gens du pays et étrangers, le multiculturalisme de la Malaisie et la pluralité d'une ville comme Kuala Lumpur, complexifie les typologies autour de critères socio-économiques, géographiques, ethniques, linguistiques. La composition socio-ethnique laisse augurer autant de combinaisons multiples de choix de lieux et de pratiques. De plus les touristes étrangers sont aussi segmentés. Finalement, il semble plus intéressant de bâtir une typologie des interactions spatiales et d'y déceler des pratiques. Celles-ci vont de la juxtaposition du « *tourism gaze* » à l'*infusion*, pour reprendre le terme de Lussault. Le Bund à Shanghai attire des hordes de touristes, suivant le drapeau du guide, en ce qui semble être un simulacre de tous les défauts du tourisme dans la perception occidentale. Pourtant, c'est aussi un endroit fantastique de rencontres. Les gens sont disposés à discuter, à se laisser photographier, à échanger. D'autres se laissent à rêver en contemplant les flots lents du HuangPu, alors que d'autres ne peuvent empêcher leur fierté de se trouver face aux tours de Pudong et aux symboles du triomphe chinois. Certains Shanghaïens, surtout jeunes aiment venir glisser quelques bribes de mots d'anglais à des étrangers. A Kuala Lumpur, les lieux de rencontres, publics invitant au rêve, sont peu nombreux. Pas de front de lac, ni de rivière, invitant à la promenade et à la flânerie. Le seul espace, créé aussi pour compenser cette absence est KLCC et son parc. Observer le spectacle du lieu touristique est aussi euphorisant que l'esthétique ou la connotation du site. L'urbanisme est aussi international, moderne, superficiel et une compréhension fonctionnelle d'un territoire qui est artificiel et ne mettent l'accent sur la pratique et l'expérience de l'espace urbain et son caractère unique. Par toutes ces politiques tant physiques, que communicatives, les villes sont réappropriées par les résidents. L'espace touristique urbain est celui des centralités et de la rencontre. Ou inversement, l'espace central urbain peut-être l'espace touristique. La diversité, l'altérité, tout ce qui fait ce que l'on peut nommer « ville créative » y est rassemblé en un condensé de rencontres, d'interactions sociales, de vu-et-être-vu.

Regards croisés

Ambivalence autour du touriste, à la fois respecté et méprisé. La figure du touriste ou de l'étranger sert de faire-valoir. La présence de touristes justifie la réussite économique et sociale du pays. Comme expliqué auparavant, la ville est récente. La formidable expansion démographique de la ville explique une appartenance relativement récente à la ville. La plupart des habitants de Kuala Lumpur le sont depuis moins de deux générations. Les médias et l'imagerie officielle mettent en avant les scènes où les touristes s'extasient devant les tours jumelles, ou dans les étals des marchés. En général les Malaisiens montrent de l'affabilité envers les étrangers occidentaux voire de la déférence. Certains touristes non-occidentaux, et certains Malaisiens le mentionnent. « *Les Malaisiens sont amicaux envers certains touristes*

seulement²⁶⁶ Le racialisme de la société malaisienne déborde souvent sur du racisme pur. Celui-ci existe traditionnellement entre les trois groupes ethniques majoritaires. L'irruption de nouveaux immigrés indonésiens, ou africains a réveillé un racisme mêlé de xénophobie. L'usage de termes péjoratifs (« negroes ») est suffisamment fréquent pour être noté. À l'inverse, certains Malaisiens mentionnent que leurs compatriotes sont plus amicaux avec les *Matsalleh* (caucasiens) qu'entre eux. La richesse supposée des Matsalleh les rend respectables auprès de la classe moyenne. L'étranger est perçu comme organisé, efficace (à l'inverse du pays). En revanche, le *backpacker* ou le touriste lambda est subtilement évité, à part peut-être dans les pratiques jeunes, de clubbing et de socialisation dans les pubs et les boîtes de nuit. Cependant l'étranger n'est pas bienvenu à faire des commentaires négatifs sur le pays, sa politique, ses habitudes et surtout à briser des tabous moraux. Les normes sociales, sont exposées aux touristes dans les opuscules de *Tourism Malaysia*, mais aussi dans les guides de voyage : « modestie, calme et respect ». Une scène désopilante me revient à l'esprit, d'un jeune couple matsalleh qui s'embrassait langoureusement au beau milieu du hall de la gare de KL Sentral. Ils attendaient pour acheter leur billet, au milieu d'une gare bondée, dans une ambiance lourde latente. J'étais moi-même surpris, puis amusé d'observer par l'effusion sourde que cela avait provoqué. On pouvait lire dans certains regards désapprobateurs, voire scandalisés devant si peu de savoir-vivre. Certains se rinçaient l'œil, le couple a continué sans rien voir jusqu'à ce que soit son tour d'avancer. Mais il n'y a eu aucun commentaire désagréable. Leur statut d'étranger leur a pardonné un impair qui aurait été un délit pour un couple malais. Les touristes (Mat salleh surtout) sont mis en scène dans les médias, comme faire valoir interne. Si les étrangers viennent visiter le pays, c'est qu'il a des attraits. On pourrait encore faire référence à Naipaul dans cette révérence envers tout ce qui est étranger. Mais cette situation évolue, beaucoup de Malaisiens urbains, des classes moyennes ont voyagé et ont démystifié, cette image.

Différences nationales

Certains mondes qui se côtoient mais ne se rencontrent pas. Les tourisms de groupes nationaux cohabitent mais ne se rencontrent pas, hormis sur les sites touristiques et dans les lieux centraux. Leur expérience de Kuala Lumpur est différente. Les Chinois et les Thaïs auront vu un lieu de jeu (Genting), des parcs à thème, des restaurants, des centres commerciaux (Low Yat) et saupoudrés de quelques visites « culturelles » : le palais, les tours jumelles, la mosquée nationale. Les touristes malais auront vu les éléments de construction nationale ; la mosquée nationale, le monument national, les parcs à thème, les centres commerciaux. Les occidentaux auront passé davantage de temps à exhumer le passé et à fréquenter l'espace de la vieille ville. Les touristes arabes et iraniens sont friands des sites touristiques, et ont d'importants besoins logistiques (mosquées, nourriture adéquate, achats...). Les tensions raciales et sociales sont quasiment invisibles aux yeux des touristes et l'accès à l'information est soigneusement restreint. Même pour les Malaisiens, rassembler la somme d'information nécessaire pour comprendre les dynamiques en place et les replacer dans une grille d'analyse relève du défi. La perception du pays et de la ville reste superficielle, avec les clichés de l'harmonie colorée et de la modernité scintillante des mégacomplexes. Tout au plus, certaines différences ethniques proches du cliché sont mentionnées, « *Les Chinois sont dans le commerce et les affaires, les Malais sont policiers et agents de la fonction publique,*

²⁶⁶ Entretien, 12 mars 2011

*les Indiens sont les chauffeurs de taxi*²⁶⁷». Il n'est pas clair si elles relèvent de l'observation ou bien de lectures faites sur la ville.

Les centres commerciaux semblent être les lieux les plus consensuels, avec KLCC en premier lieu et l'espace de Bukit Bintang. Urbains rencontrant d'autres urbains : l'attraction pour le prêt à consommer passe par des *malls* aseptisés qui contrastent avec la crudité du quotidien. Pourtant leur vision de la ville bazar peut être critique. La stérilité culturelle de la ville est un reproche entendu. Une étudiante iranienne le confirme (22 ans) : « *l'urbanisme est pareil qu'àilleurs, mais les bâtiments semblent faux ici.* ». *La ville est ennuyeuse, artificielle*²⁶⁸ ». On pourrait penser que la ville est riche en absorbant les cultures étrangères, qui s'y additionnent. Cependant en épongeant ces différentes cultures, il n'y a que peu de production d'une culture propre. Les habitants se définissent d'abord en « *malais, indien, chinois, chindian, mamak, iban, etc* ». Si l'un se déclare « malaisien », la question suivante sera de savoir sa religion, sa race, etc. Il est quasiment impossible de sortir de cette catégorisation, qui provoque des cultures figées et dépendantes de cultures étrangères. L'absence d'une culture commune puissante est soulignée. En cela la ville manque d'âme. « *Cette ville n'a pas d'âme. Je suis allée à Paris, à Hanoi. J'ai été prise de court par la force de l'âme de ces villes. Mais à Kuala Lumpur, il n'y a rien. C'est désolant*²⁶⁹ ». (Naja, Iranienne, en visite avec son ami, 26 ans).

La rencontre avec les Singapouriens passe quasiment inaperçue, et il quasiment impossible de faire une différence avec les sino-malaisiens, sauf s'ils viennent en voiture, ou encore par leur manque de compétences en langue malaise et l'usage exclusif de l'anglais ou du mandarin. Les campagnes linguistiques de Lee Kuan Yew des années 1980 ont produit leur effet²⁷⁰. Les référents culturels sont communs et ils viennent en voisin, reproduisant le même mode de vie que les sino-malaisiens. Les sino-malaisiens rencontrent les touristes chinois et taïwanais. Une connivence culturelle s'exprime. Les Chinois ont une approche pragmatique. « *La ville est intéressante, diverse*²⁷¹ » ou alors négative, en accentuant l'aspect étouffant de l'atmosphère, en comparaison des villes chinoises « *la ville est trop conservatrice, religieuse* ». Les visiteurs chinois ont aussi tendance à trouver la ville, peu organisée, brouillon et finalement peu susceptible de générer une atmosphère dynamique. « *On trouve la ville un peu paresseuse. Elle bouge très lentement, les gens marchent lentement*²⁷² » (C, T et H), « *Je trouve que les gens d'ici ne sont pas très agressifs, pas très dynamiques* » (Huang). Les préjugés sont même partagés avec ingénuité : « *les Malais sont paresseux alors que les Sino-malaisiens sont industriels* » (C.). Certains s'intéressent aux sino-malaisiens : « *il paraît que les Malais les traitent mal* » et les voient comme Chinois d'outre-mer (*huaqiao*), plus que comme Malaisiens. Les Malaisiens, se démarquent des Chinois, ils sont *huaren*, mais pas *zhongguoren*. Mais l'interrogation de la cohabitation dans un contexte multiculturel, laisse certains sino-malaisiens perplexes. Certains sont complexés, comme le rappelle un entretien informel près de la mosquée nationale et de la vieille gare. Face à une affiche géante pour l'*umrah* (pèlerinage à la Mecque), représentant un groupe de femmes malaises toutes voilées de tchadors blancs, le répondant mentionna en indiquant l'affiche : « *Parfois je me demande ce que les touristes de Chine ou Hong Kong pensent de nous, en nous regardant vivre avec*

²⁶⁷ Entretiens, août 2010

²⁶⁸ Entretien, 20-08-2010,

²⁶⁹ Entretien, 12 septembre 2010

²⁷⁰ Campagnes gouvernementales du *Speak English* entre 1980 et 1985 et campagnes périodiques pour l'usage du mandarin au détriment des « dialectes chinois » tout au long des années 1980-1990 à Singapour

²⁷¹ Entretien, 14 août 2010, Peng, 27 ans

²⁷² Entretien, 06-08-2010, Chen, Tracy, Huang, 28, 24, 31 ans, Chinois, Xinjiang, Pékin, Fujian

*Eux*²⁷³» (Wensheng). D'autres au contraire tiennent à marquer la différence, surtout envers les Chinois ne provenant pas des foyers d'émigration traditionnelle. « Je n'aime pas leur accent de Pékin. Et ils ont des manières différentes ». Alors que les Taïwanais, chinois du Guangdong, Fujian et Hongkongais sont considérés comme des cousins proches avec lesquels les affinités sont naturelles.

L'infrastructure urbano-touristique inégale est soulignée tant par les résidents que par les visiteurs. Les infrastructures d'accueil, hôtels, restaurants, centres commerciaux sont de qualité. Les inconvénients avancés sont pratiquement les mêmes dans la perception des résidents et des visiteurs. Les transports ruinent l'expérience urbaine. Les déplacements sont longs, les routes embouteillées. Il est difficile d'être piéton et les transports en commun ne sont pas adaptés. Les services de taxi détiennent la palme de la médiocrité et sont véritablement la pire prestation touristique de la ville. Les chauffeurs sont « *impolis, grossiers, menteurs, arnaqueurs*²⁷⁴ ».

Le développement d'un tourisme métropolitain basé sur la demande

Le passage à une civilisation des loisirs dont la ville est le terrain de jeu, indique l'avènement d'un tourisme métropolitain (Pilette & Kadri, 2005). Ce tournant récréatif, mêle trois clientèles (urbaines) : touristes, excursionnistes et clientèle locale de résidents. Le groupe des résidents, explore son territoire sous ses facettes inconnues ou inédites dans une mobilité de loisirs. Les pratiques *d'infusion touristique* entre ces trois groupes expriment la croissance d'une demande parfois devançant l'offre. A Paris, l'initiative sociale de créer une plage sur les berges de Seine (Paris-Plage), destinée à ceux qui ne pouvaient pas partir à la mer, et devenue un succès auprès des touristes, séduits par les images et situations insolites d'une plage tropicale au bout du pont des arts et au pied de Notre-Dame. Dans les yeux des touristes, le quotidien est exceptionnel. L'une des forces de Kuala Lumpur est d'avoir une diversité de population qui fait que les événements urbains et les lieux réinventés sont ouverts et que l'étranger ne sent pas un fossé profond le séparant de l'autochtone. Le champ de vision de l'altérité a simplement évolué. Les parcs de Kuala Lumpur, les rues, les *kopitiam*, même les centres commerciaux présentent la société, dans sa banalité, mais aussi dans son altérité. Maitland (2009) évoque les lieux du quotidien comme lieux d'expérience créative. Urbain parle de « porosité » accrue entre l'exceptionnel et le quotidien (Doquet & Evrard, 2008). La vitalité exprimée et déclinée par quartiers distincts, qui sont autant de destinations touristiques ou le touriste souhaite s'immerger et se prendre au jeu local, voire être pris pour un autochtone. Jeunes qui apprennent la langue et finalement cherchent à se fondre à la culture locale, à la fois ancrée dans le pays, mais sans les contraintes claniques du passé. Peyvel (2009) dans sa recherche sur le tourisme vietnamien a proposé une typologie de cohabitation entre groupes selon cinq grands types d'interactions. L'ignorance, l'évitement, la juxtaposition, le chevauchement et l'intégration ainsi plus ou moins intenses selon les touristes, les moments et les lieux. Les perceptions de l'espace touristique, des lieux touristiques et les interactions spatiales à Kuala Lumpur sont différentes (Tableau 42).

Types	Pratiques	Lieux	Exemples
Juxtaposition	Evitement entre groupes	Cangkat Bukit Bintang	Backpackers vs Expats & Classe moyenne

²⁷³ Entretien, 21-11-2010, Wensheng, 30 ans, Sinomalaisien, KL

²⁷⁴ Entretiens, Août 2010

Superposition	Fréquentation du même espace mais utilisation différente	Petaling Street Vieille ville KLCC	Travailleurs migrants (dimanche), touristes (achats, photos), locaux (repas) Touristes arabes dans fastfood.
Infusion	Fréquentation et utilisation similaire du même espace	KLCC - Pulau Ketam Sites touristiques (batu caves)	Centre commerciaux, central market,

Tableau 42 : Typologie de pratiques récréatives

Dans les entretiens, tous les répondants ont visité le périmètre de KLCC, même si peu sont montés dans les tours. En revanche, la reconnaissance d'une vieille ville est moins évidente, mais la référence à « Petaling Street » ou « Chinatown » clarifie tout malentendu. En tant qu'espace conçu, Chinatown et Little India, reconstruisent l'espace historique de la ville. Cela affecte autant les Lumpuriens que les visiteurs. L'ignorance de lieux qui seraient fréquentés uniquement par des Malaisiens n'existe pas. La société est à la fois morcelée et ouverte. L'information circule, et il dépend de l'intérêt des groupes de visiter des lieux touristiques donnés.

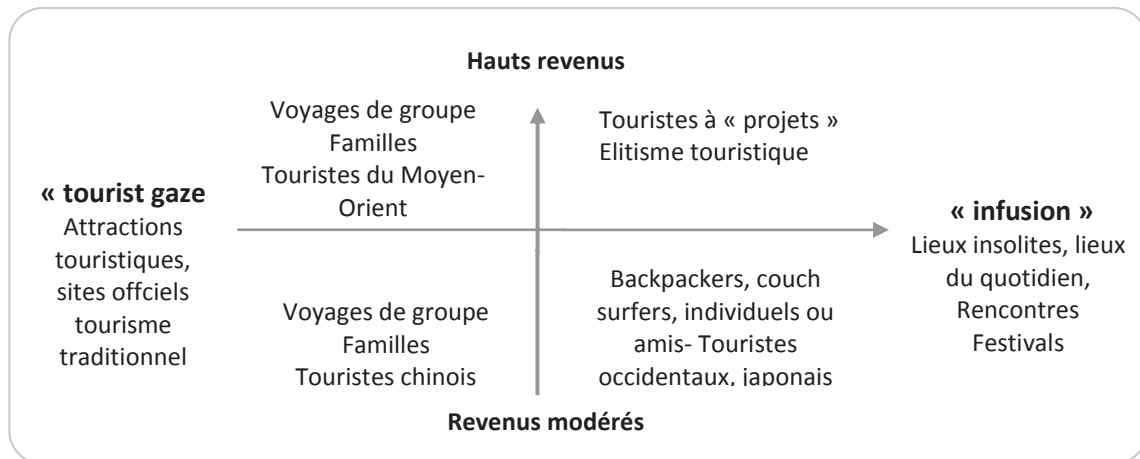


Figure 39 : Sociostyle des touristes

D'ailleurs la dichotomie des pratiques n'est pas réellement entre Malaisiens et étrangers, vu la diversité ethnique et culturelle. La fracture est plutôt sociale. Les pratiques des groupes sociaux ayant tendance à se ressembler. Plutôt qu'une opposition entre touristes et résidents, il s'agit plutôt de types qui ont des pratiques différentes. Les touristes occidentaux n'hésitent pas à marcher et à arpenter l'espace urbain et à rencontrer les résidents par les réseaux sociaux d'affinités (Figure 39). Les trajectoires des touristes indiquent ces tendances. Que ce soit ces deux amies cinquantenaires britanniques faisant un tour du monde en moto et travaillant sur un « projet » de voyage. Le périple se double de rencontres organisées autour de la sociabilité des motards qui les rencontrent et les invitent dans les différents pays qu'elles traversent²⁷⁵. Les touristes asiatiques en groupes sont plus conventionnels. En voyages organisés, ils suivent un guide et vont de site en site, tout en s'arrêtant aux incontournables bazars « attrape-touristes ». Mais cela est plutôt dû à la nature du choix de voyage. A Kuala Lumpur, les tours jumelles Petronas illustrent symboliquement les conflits entre espace du lieu et espace des flux. Le gratte-ciel a été et reste dans le monde entier, notamment en Asie, un instrument de reconnaissance et de compétition. Chaque record de hauteur établi permet d'assurer à la fois une reconnaissance mondiale et aussi d'inspirer la population locale. Pour

²⁷⁵ Entretien, 25 août 2010

les élites, le gratte-ciel illustre leur pouvoir et succès, pour la population c'est un symbole de fierté. Le gratte-ciel, par sa hauteur ou sa forme est le moyen de communication mettant la capitale et même la nation sur la mappemonde. Cet outil de publicité est localisé (lieu), et il renforce les flux d'information (image), de finance (entreprises étrangères), de population (visiteurs, travailleurs). Les deux mouvements de flux et de lieu participent à la globalisation.

Perceptions d'une ville paradoxale

Pour mieux comprendre comment la ville a été appréciée par les visiteurs, leurs impressions ont été regroupées par mots-clés. Il s'est avéré que les mots-clés qui en résultent présentent une consistance dans les réponses, avec seize catégories (Tableau 43). Pendant les entretiens formels il a été demandé aux touristes de qualifier la ville avec trois adjectifs seulement. L'origine géographique (Moyen-Orient, Occident, Asie orientale) a été retenue pour dresser un portrait de tendances qui pourraient être vérifiées auprès d'un panel plus large.

Lieu de résidence :		Moyen- orient	Occident	Asie orientale	
1	dangereux		1		1
2	sûr	1			1
3	propre			3	3
4	belle ville	1	1	1	3
5	surpeuplé	1	1	1	3
6	ouvert/tolérant	1	2		3
7	chaud/étouffant		6		6
8	sale	3	2	3	8
9	accueillant	4	4	1	9
10	conservateur/ennuyeux/religieux	3	3	4	10
11	calme	5	3	2	10
12	facile/agréable/moderne	2	3	5	10
13	multiculturel/diversifié/contrasté	1	9	1	11
14	vivant/anime/cosmopolite	6	3	2	11
15	vert /verdoyant	5	1	6	12
16	chaotique/embouteillé/pollué/bruyant	3	5	4	12

Tableau 43 : Perceptions touristiques de Kuala Lumpur

Certains thèmes émergent dans les trois groupes géographiques, alors que d'autres révèlent des différences culturelles d'appréciation. La beauté de la ville, son élégance ou la grâce de son urbanisme ne sont pas mis en avant (4). Pas de berges, de front de mer invitant à la rêverie et à la contemplation. La ville est réelle, vivante, jusqu'à la surdose de bruits et de foule omniprésente. Et cela est noté de façon égale par les touristes. A l'inverse, l'aspect chaotique, bruyant, embouteillé de la ville arrive en tête des qualificatifs de la ville (16). Entre ces deux extrêmes, la ville semble plutôt conservatrice, religieuse, et avec une offre culturelle minime (10). L'apathie culturelle, le manque de libertés, la répression politique, les tensions politiques ne sont pas vraiment perçus, en dehors des observateurs aguerris. Les touristes mobilisent les imaginaires du confort, de la possibilité de shopping, de consommation, de l'animation (12). Pour les touristes asiatiques, des rues vides et des villes sans magasins ouverts tard représentent des situations peu désirées. Ils insistent sur l'aspect fonctionnel de la ville, qui en fait une destination facile et agréable. La vitalité commerciale, l'ouverture 24h/24 sont notés, soit positivement chez les touristes asiatiques, soit négativement chez certains touristes occidentaux (consommérisme). La ville est accueillante, le contact est facile, et la communication aisée (9). De plus le caractère vivant, animé et

cosmopolite est souligné par une majorité, comme un élément clé de la ville (14). Des différences culturelles selon l'origine géographique sont manifestes dans les perceptions indiquées. Les touristes occidentaux insistent sur la difficulté du climat (7), à la différence des touristes du Moyen-Orient qui en apprécient la verdure et de ceux d'Asie orientale qui ne sont pas déphasés par la chaleur. Inversement, les Occidentaux n'insistent pas sur le côté luxuriant de la ville, à la différence des Moyen-orientaux et surtout des touristes d'Asie de l'est (15). La ville semble étouffante, agressive malgré son caractère verdoyant. Les Occidentaux notent les contrastes sociaux, les fortes différences économiques et le caractère patchwork de la ville (13). Le multiculturalisme est désiré aux yeux des occidentaux dans une quête exotique « d'Asie immédiate ». La modernité, et la standardisation des centres commerciaux ne sont pas valorisées par les *backpackers* et les primovisiteurs car leur présence s'éloigne de leurs attentes. Les touristes occidentaux manifestent une certaine sensibilité aux thèmes sociaux, notamment pour les contrastes sociaux de la ville qui sont perçus.

Les atouts d'un outsider

Les occidentaux, semblent préférer Kuala Lumpur, par son authenticité à Singapour. Certains la décrivent comme parfaite, plus amicale et plus humaine. Son imperfection la rend attendrissante. Et la ville est suffisamment organisée, pour rester une ville brouillonne fonctionnelle et non chaotique. Les touristes moyen-orientaux insistent sur le libéralisme de la société malaisienne. « *Une société libre* (P, Pakistanais, 35 ans), « *je peux m'habiller comme je veux* » (R. Iranienne, 32 ans), « *une société musulmane, mais aussi libérale et diverse* » (W, Iranien, 40 ans). A l'inverse, les touristes chinois, ont une perception diamétralement opposée et une connaissance très limitée de la culture islamo-malaise. « *Je suis passé à côté d'une église musulmane (sic), mais j'ai entendu dire qu'on ne peut pas visiter parce qu'on porte des jupes* ».... « *comparé à la Chine, KL est plus religieuse et les gens de KL sont plus conservateurs* » (X, Chinoise, 27 ans). D'autres ont un point de vue plus pondéré. « *Sur la surface, KL est une ville conservatrice, mais en réalité c'est très ouvert d'esprit* » (T, Chinoise, 24 ans). « *J'avais entendu dire que la Malaisie était très conservatrice avant de venir, mais en fait je trouve que c'est comme la Chine, sauf pour les Malais* ²⁷⁶ ». Les voyageurs les plus expérimentés, apportent une critique circonstanciée. Comme Omar, un homme d'affaire Syrien qui habite Qatar. Il travaille pour une entreprise malaisienne et est venu plus de trente fois à Kuala Lumpur. Autant il apprécie la ville pour sa vitalité, son originalité, autant il admet que les « *gens ne sont pas fiers de leur ville. Ils sont admiratifs de Dubaï, alors que pour moi, Dubaï ou Singapour sont les villes où il n'y a pas d'âme, mais qui sont parfaites pour travailler. Elles sont systématiques* ²⁷⁷ ». Les impressions également données, et qui corroborent celle-ci sont celles d'une ville perçue comme un paradis pour y passer sa retraite, notamment par les Iraniens et les Moyen-orientaux qui y apprécient la vitalité, la proximité culturelle et le climat. De plus la ville est sûre, Omar explique qu'il n'a pas peur d'être dehors à minuit, alors qu'à Londres, ville où il a vécu, il y a de nombreux endroits dangereux. L'infusion touristique semble être la caractéristique des groupes privilégiés. A Kuala Lumpur, l'élite et les touristes jouissent des avantages d'une ville au « *luxe accessible* ». La classe moyenne peut encore s'offrir des petits plaisirs. La classe ouvrière a accès à la consommation de services, et peut encore trouver de quoi manger dans les gargotes et se loger pour peu. Le sentiment de concurrence entre Malaisiens et touristes n'est pas aigu. Les sites touristiques, ont une double tarification, avec un prix local et un prix étranger. Ce sont plutôt les étrangers désargentés comme les *backpackers* qui trouvent cette

²⁷⁶ Entretien, 24-08-2010, Gao, Chinois, 46 ans (Nanjing)

²⁷⁷ Entretien, 25-08-2010, Omar, Syrien, 44 ans (Qatar)

mesure injuste, mais courante en Asie du Sud-est. En Europe, les infrastructures de loisirs appliquent généralement une tarification différente entre résidents et visiteurs.

8.2.3 *Flânerie urbaine*

La perception de la ville par les visiteurs et par les résidents est à la fois incroyablement diverse, compte tenu de la multiplicité des répondants et aussi assez constante dans les choix de mots pour illustrer cette réalité. Le lieu perçu et raconté devient lieu public symbolique, tension entre la ville moderne et la ville du passé, construit en relation aux réseaux personnels et aux connexions avec d'autres identités et d'autres lieux (Wearing, et al., 2010). L'importance de l'immatérialité et des flux de la société globale font de la ville un centre de transit plus qu'une citadelle autarcique. Cela renvoie à Braudel qui insistait sur l'intégration des facteurs d'échange et d'interdépendances dans la compréhension du phénomène urbain. Le paradigme de l'influence des changements technologiques sur les flux et l'information et leur conséquence spatiale de globalisation et de refonte de certaines modélisations. La mobilité et cette faculté d'ubiquité née d'outils de communication modernes favorisent l'approche de la ville, du lieu et du tourisme au travers d'un regard « numérique » dans lequel la réalité du lieu est construite à la fois par les résidents et les visiteurs. La rencontre et le besoin de sociabilité justifie le choix d'un lieu et le choix d'un lieu selon un moment précis. L'espace public participe autant au désir de voir que de se mettre en scène (Plate, 2006). Aussi la fréquentation touristique permet de mesurer l'altérité et de définir l'identité du lieu par contraste.

Index onirique et esprit de la ville

La ville contée, rêvée, au travers de ses légendes, de ses séries, de ses histoires, de ses mythes, construits autour de médias et de création culturelle, dans un écran, un site. Rio a un site exceptionnel, d'une beauté inouïe, mais le tout a été transcendé par une culture de plage, du corps, et de l'esthétique sous des décors dramatiques de pluies tropicales qui s'abattent sur la ville, l'océan avec pour fond les sommets gris des pains de sucre qui contrastent avec la vert électrique de la végétation. Cette mise en scène assure d'emblée une image forte à un site. Le mythe de Rio est beaucoup plus fort que celui de Singapour. Pourtant cette dernière figure en tête de tous les palmarès économiques et sociaux. La plupart de ses indicateurs sont au vert quand Rio accumule des handicaps sociaux prononcés. Un index onirique ou esthétique urbain, ou de la puissance des rêves qu'un lieu évoque serait souhaitable. Certains lieux sont évocateurs depuis des siècles et que la base même de certaines cultures y réfère, comme Samarcande, Jérusalem, Bagdad. D'autres ont une valeur qui évoque encore davantage le rêve dans la mesure où le nom de la ville a changé, et les souvenirs de grandeur, d'opulence ou bien de controverse restent associés à l'ancien nom : Byzance, Mogador, Babylone, Léopoldville, Saïgon.. Noms qui renvoient à des civilisations disparues ou des époques révolues. La nostalgie d'un passé rêvé contribue à la fascination du lieu. D'autres renvoient à des utopies, des rêves réalisés ou non : Versailles, Washington.. Le sentiment d'un lien fort entre la ville et ses habitants à Kuala Lumpur ne semble pas aussi viscéral qu'à Paris, Rome ou Barcelone où la ville devient une personne.

Anthony Burgess dresse un tableau assez négatif de la Malaisie des années 1980, est à la fois réaliste, de la part d'un écrivain qui a vu l'évolution du pays. *“Whether the French were better colonists than the British is an academic question, but at least such Frenchmen as were planting in Malaya (Pierre Boulle, for instance, and Henri Fauconnier) were kept sane by their own culture and (...) produced memorable novels based on their Malayan*

*experiences. The British were mostly philistines, and they left behind a heritage of philistinism. Kampung culture is dying, and a metropolitan culture of art galleries and orchestras seems unlikely to arise. What there is, and flourishing too, is a materialist consumerism that is threatened from the north by the communists and from the west by the militant Islam of the ayatollahs (...). There was no room for the brilliant or the eccentric. British Malaya was created by courageous and suffering mediocrities*²⁷⁸” Il se situe dans une période de croissance extrêmement rapide, d’urbanisation et de réislamisation ou d’islamisation de l’espace urbain malaisien. Il semble peu confiant en l’émergence d’une urbanité, et de ce que nous nommerions maintenant une « ville de classe mondiale », ouverte aux arts et confiante en elle-même. Manque de culture, d’arts, de discussion, de controverse au-delà du sempiternel début sur les races. L’esthétique, le beau, le goût pour l’art semblent ignorés, car non-productif. Cette approche productiviste semble une fabrication urbaine. Les jeunes rêvent d’Australie, de Hong Kong, Tokyo, d’Europe, de Taïwan, des Etats-Unis, voire même de Singapour. Les kampungs ont leur culture, qui n’est pas transmise dans les villes. Le sens commun, l’appartenance. Finalement, le socle social restant est une identité reconstruite autour d’attributs religieux. L’Indonésie et la Thaïlande voisines font figures de centres culturels florissants, avec une créativité débridée, alors que la Malaisie consomme plus de culture qu’elle n’en produit. Ce déficit artistique et créatif se retrouve dans l’expression de nombreuses personnes, dans les observations et les entretiens. La ville est « ennuyeuse », voire étouffante, parfois. On s’y ennue dans le ronron matérialiste et conformiste d’une culture figée autour de carcans « ethniques ». Certains dénoncent une mentalité héritée de la colonisation : un complexe d’infériorité qui n’a jamais réussi à être remis en question. Le « diviser pour mieux régner » semble encore d’actualité. Les campagnes nationalistes et unificatrices se sont brisées dès que l’un des groupes ethniques s’est senti menacé. Le statut quo qui s’ensuit laisse donc le vide culturel rempli par des modèles extérieurs. Comme le dit Elvira Arul, une chanteuse malaise, pour les choix culturels des Malaisiens : « *nous avons une (...) mentalité d’idolâtrie occidentale*²⁷⁹ ». Les produits importés sont automatiquement perçus comme supérieurs. Pourtant sous la carapace de l’uniformité banale des produits importés et de l’ennui existe une scène culturelle vibrante, mais qui reste largement *underground*. Sur le plan musical, les groupes *indie* et rock progressif représentent un important segment. La scène culturelle locale, par son existence même semble être vécue comme subversive par l’establishment. Cette perception est largement responsable de la censure subie de la part des médias. Cela étouffe la naissance d’une véritable production locale reconnue et significative de la ville.

Dans le dépouillement des entretiens et par les observations, il apparaît que le lien à la ville n’est pas passionnel. L’attachement est certain, mais limité. La citoyenneté, ne passe pas par un terroir inscrit dans l’histoire. L’appartenance à un quartier n’est pas enracinée dans beaucoup de cas. L’appartenance n’est pas territoriale, mais culturelle, dans une ville encore récente. D’ailleurs certains touristes venant de pays où la patrimonialisation est forte le ressentent : « *Pour moi, c’est une ville neuve, sans histoire. Son quartier historique est minime. La ville a moins de cinquante ans*²⁸⁰ ». Même si ce constat est historiquement erroné, il est significatif : la ville est neuve, elle s’est développée depuis l’indépendance. D’ailleurs, la destruction du patrimoine colonial n’alarme qu’une petite minorité. Le passé colonial n’est pas valorisé, voire même représenté par l’imagerie officielle. Le patrimoine se résume à quelques bâtiments historiques, considérés comme dignes d’intérêt pour le touriste. Comme Urbain le mentionne dans *L’idiot du voyage* (Urbain, 2002), l’approche de la ville est

²⁷⁸ Anthony Burgess, *Homage to QWERT YUIOP: Selected Journalism 1978-1985* (1986)

²⁷⁹ Time Out KL, Juillet 2011

²⁸⁰ Entretien, 28-11-2010, Jean-Claude, Français, 55 ans

essentiellement visuelle, dépourvue de l'histoire. Le manque de conscience de soi-même, le manque de mise en scène de la ville, le manque de présence médiatique et artistique de la ville renforcent un complexe d'infériorité. Tout ce qui est ailleurs est mieux. L'étranger est vénéré. Cette attitude du chacun pour soi, se retrouve dans l'absence d'un fort nationalisme. L'absence de dénominateurs communs et de l'envie de vivre ensemble, crée un égoïsme sournois et dévastateur à long terme. Compétition entre groupes, impression de ruée vers l'or. Chaque groupe a une attitude *kiasu* (égoïste) qui fait que plutôt que d'être raisonnable, la carte de définitions ethniques venues d'ailleurs l'emporte sur l'appropriation du lieu et la création d'une identité unique. « *Je ne ressens aucun esprit particulier à cette ville* » (Meihui, Chinoise, 27 ans). La Malaisie est un gâteau à se partager. L'exploitation des ressources est similaire, que ce soit à Bornéo ou à Kuala Lumpur. D'un côté déjà 40% du territoire de toute l'île couvert de plantations de palmes, pourcentage qui devrait monter à 60% en 2020. De l'autre une bétonisation et une densification à outrance. Dans les deux cas, il semble que les plans ne soient que des grandes lignes que l'on s'empresse à oublier dans la période d'administration. Puis la politique du fait accompli l'emporte.

Consommation urbaine

Consommer les espaces, consommer les temps de la ville. Acheter des artefacts urbains. Un passage à Central Market ou à Petaling Street, s'impose pour déceler la réalité du lieu. La Malaisie est représentée à travers ses arts et ses cultures. On y trouve un agencement des échoppes et magasins qui correspond à la construction identitaire avec les allées « Melayu, India, Cina et Baba Nyonya ». Il s'y décline la ribambelle d'artisanat et de souvenirs « made in south-east Asia », que l'on retrouve sur les marchés de Bali, de Bangkok : batik, paréos, foulards, statuettes, plaques, porte-clés et maillots avec « *I love Kuala Lumpur* ». Finalement, le choix le plus authentique se fait avec les statuettes en étain des tours jumelles. Si le thème est cliché, le matériau est authentique. D'ailleurs, lors des entretiens, c'est le souvenir qui semblait le mieux caractériser la ville. Les autres thèmes sont ceux des décors chinois, religieux musulman, hindouiste et bouddhiste. la présence de statues du *merlion* et de porte-clés de Singapour ne manque pas de souligner qui sont les propriétaires du Central Market. En traversant la rue et en entrant dans Petaling Street, c'est le royaume officieux du faux, malgré les dénis effarouchés des autorités et des professionnels du tourisme. On n'y trouve plus de logiciels informatique, c'est concédé. En revanche, les derniers DVD, les faux parfums et les montres suisses y ont pignon sur rue. C'est un bazar, dans les deux sens du terme. En cela, l'Asie, avec ses marchés colorés, animés et nocturnes et ses produits d'imitation est offerte à la consommation. Ce n'est pas la ville, sa production, mais un substitut de globalité, pour être en phase avec le monde et pour contourner l'inconfort d'être dans une ville secondaire. Un passage par les centres commerciaux luxueux de Bukit Bintang ou de la périphérie, indique la même absence lumpurienne dans les marques du luxe. Bien que véritables et non copiées, toutes se déclinent avec la ville qui y est associée : Paris, Milan, New York, Tokyo... Le luxe n'évoque pas Kuala Lumpur, qui pourtant se proclame capitale du shopping. Il y a une sensation de fraude. Si ce n'est pas l'achat en contrefaçon, il s'agit pourtant d'un achat par procuration, comme dans l'anonymat d'une boutique hors taxe d'aéroport. Le lieu d'achat importe moins que le rêve procuré par le produit acheté.

Kuala Lumpur s'apparente à la distribution, de produits de villes globales et influentes. Elle n'est pas perçue comme un lieu pouvant susciter le respect et ayant une autorité créative. Kuala Lumpur a pour ambition de dépasser la contradiction d'être une « ville asiatique », mais également une ville dans le monde moderne. Elle prétend résoudre la tension entre « l'homogénéisation due à la consommation moderne », et rester elle-même, unique (tant dans

son identité multicommunautaire que dans l'œil des touristes). Les projets privés privilégient le *modern asian*, avec des lignes épurées, en utilisant des matériaux divers et minimalistes. L'école de Mies van der Rohe et du Bauhaus est conjuguée aux motifs balinaï et au minimaliste japonais. L'observateur en vient ainsi à remettre en perspective l'évolution morphologique de la métropole et le processus de mondialisation. La question reste ainsi de trouver un équilibre acceptable et accepté entre la modernisation urbaine et la préservation des particularités locales. Même si l'architecture est impersonnelle. L'utilisation des bâtiments, l'importance de la vitalité commerciale et des centres commerciaux, sont des spécificités d'Asie du Sud-est. Le conflit permanent entre authenticité et standardisation du à la consommation de masse des lieux, dont Zukin (2010) débat peut être analysé avec une perspective de production de l'espace. Cette marque est déclinée sur un kaléidoscope de groupes ethniques, de langues, de cuisines. Pour le tourisme d'affaires, le Grand Kuala Lumpur est vendu comme un lieu abordable, de bon rapport qualité-prix, sûr, facilement accessible et fonctionnel. Les principaux centres d'intérêt, selon les cartes et prospectus touristiques, se situent dans les mégacomplexes commerciaux.

L'espace urbain est réduit à un minimum pour aller à l'essentiel. Cependant l'accent n'est pas mis sur l'originalité et l'essence même du lieu. La recherche de nouveaux marchés se résume à plaire et devancer les besoins réels ou imaginaires du touriste, quitte à créer artificiellement des quartiers ethniques pour les satisfaire. Par exemple, une placette incolore, au cœur d'immeubles chinois dans l'arrière de Bukit Bintang a été redésignée du jour au lendemain avec un portique mauresque, des figures géométriques et un système de signalisation des principaux lieux touristiques en arabe. Le choix toponymique, *Ain Arabia*, ainsi que les formes décor, manifestement, cible une clientèle moyen-orientale. Cette volonté mettre le touriste à l'aise, si elle démontre un réel sens de l'hospitalité, ajoute encore à la confusion en mettant en place une identité de façade. On pourrait aussi prendre l'exemple de l'*Asian Heritage*, qui est un ensemble de bâtiments mixtes commerciaux et résidentiels d'avant guerre, réhabilité et transformé en restaurants hauts de gamme et bars internationaux. La fréquentation par une clientèle internationale d'*hinterworlders* (jeunesse dorée et gens d'affaires) montre le paradoxe de la réhabilitation. Le patrimoine est hérité, mais son essence n'est plus locale. Cela semble aller à l'inverse de la démarche du touriste, qui cherche l'altérité dans son voyage et l'évasion de son cadre environnemental. Les villes du monde communiquent sur leur culture, avec des traditions, des plats locaux, de boissons, de produits, de lieux qui se déclinent dans une vaste gamme. Si l'on regarde Kuala Lumpur par le biais du tourisme, la ville existe par ses territoires. Les mêmes espaces symboliques (*Merdeka*, KLCC), sont le lieu où le monde et la ville se regardent, se mettent en scène. Le *branding* touristique du lieu redonne toute l'importance au besoin de rencontre et d'interaction physique et matérielle dans le lieu. Les médias, comme *Time Out KL* et les guides touristiques déclinent la ville par thème, comme dans la Fantasy City de Hannigan.

Les principaux intéressés par cette nouvelle offre des villes sont avant tout les habitants, qui y trouvent des aspects inconnus qui suscitent à la fois intérêt et fierté. Dans une approche territoriale des productions, comme en Europe, il y a une association de quartiers à une cuisine, dans Kuala Lumpur. Kajang est la ville du satay, alors que Klang est la ville du Bah Kuteh, et des fruits de mer. Mais cela ne s'est pas transformé en des politiques de valorisation des produits et du terroir associé. La ville n'est pas perçue de la même manière suivant la proximité culturelle avec la ville. Les touristes européens ont tendance, surtout si c'est une première visite à la considérer comme « occidentalisée », « moderne, américanisée²⁸¹ ». Il

²⁸¹ Entretien, 02-09-2010, Emma, Hollandaise, 30 ans (Utrecht)

semble que pour ces touristes, la modernité soit considérée comme le symbole d'occidentalisation. En revanche, certains réfutent cette approche. Un émigré sino-malaisien d'Australie en visite familiale à Kuala Lumpur, l'exprime avec une gille de lecture basée sur son expérience australienne : "*KLCC, Bukit Bintang, that area (...) it's the modern part of the city. You don't see much of western influence. I think it's more modern Asia; where shopping malls are like sort of prime places*"²⁸². La perception de la modernité ne passe pas par une interprétation culturelle. Pour lui la modernité australienne est bien différente de celle de Kuala Lumpur. Les imaginaires de la modernité, de la diversité et des traditions sont mobilisés, mais leur interprétation diverge selon l'angle de vue.

8.3 Identités et mobilités sous influences

Le discours officiel de l'harmonie raciale sous leadership malais se retrouve dans les communications touristiques : diversité joyeuse, modernité, services de classe mondiale, vivacité des traditions (qui restent à définir). L'identité affichée ne correspond pas avec la réalité. Les représentations de la société sont influencées par diverses influences. On peut noter l'*adat* malaise (us et coutumes traditionnels) associée à l'ordre et au droit islamique (*agama*) qui se retrouvent dans certaines perceptions de la société. A cela s'ajoute la vision confucéenne de hiérarchie sociale et d'ordre naturel. L'influence occidentale se voulant porteur de valeurs universelles et démocratiques, représente avant tout les changements articulés autour de la globalisation. Cependant la globalisation semble fluctuer dans des directions culturelles différentes, notamment avec l'influence de plus en plus présente de la technologie et de l'économie de la Chine et de l'Inde. La montée en puissance de deux pays qui ont grandement influencé la péninsule malaise dans le passé ne se fait pas sans réveiller le sens de l'histoire. L'identité malaisienne et le sentiment d'appartenance à la nation est fortement articulé autour des deux classes de citoyens. Cette dichotomie est plus forte que les différences culturelles..

8.3.1 Identités multiples d'une ville monde

Plusieurs groupes émergent de l'environnement de mondialisation, dont les lignes transcendent les barrières nationales et sont clairement visibles dans les dynamiques urbaines de Kuala Lumpur. D'une part, les « populations mobiles mondiales » : avec l'hyperclasse ou les *hinterworlders et jetsetters*, élite connectée aux flux mondiaux, et les travailleurs migrants, fournissant la main d'œuvre nécessaire aux économies urbaines développées de villes de classe mondiale. D'autre part, les « sédentaires », groupe majoritaire déconnecté des flus et laissé pour compte de la mondialisation (*heartlanders*). Les gouvernements, que ce soit à Singapour ou à Kuala Lumpur essaient de ménager les deux groupes, en jouant sur la angoisses xénophobes des *heartlanders* lors des élections, tout en acceptant résolument le besoin des *jetsetters* pour attirer les investissements et des ouvriers migrants pour alimenter la croissance économique. Les trois groupes qui forment le socle de la société malaisienne répondent différemment aux défis traversés par la ville.

Groupe bumiputra

²⁸² Entretien, 12-03-2011, Ming, Sinomalaisien, 25 ans (Sydney)

Une classe politique et d'affaires puissante, forme la bourgeoisie malaise connectée à l'espace mondial (hintermonde), tout en gardant son pouvoir local. Le groupe des *heartlanders*, reliés aux provinces rurales, a un regard national et n'est guère intéressé par le reste du monde, vacillant entre espace national, influences occidentale et moyen-orientale. Pourtant, les nouveaux centres et quartiers périphériques perpétuent selon des degrés de réussite cette association. La construction de l'identité urbaine malaise a été renégociée, de deux manières.

La première a consisté à rejeter la vie rurale et à transposer les repères identitaires autour de la réislamisation pointilleuse des pratiques (port du voile, visibilité, importation de traditions arabes, etc). Le Malais de la classe moyenne urbaine est bien différent du villageois du Perak. Mais les ruraux récemment arrivés en ville, transportent leur pensée dans l'espace urbain. L'électorat ouvrier, en concurrence avec les autres 'races' ou nationalités est plus rétif à l'ouverture, plus défensif de ses minces privilèges. Son identité dans le contexte urbain multiculturel se redéfinit généralement par le recours aux grilles de lecture religieuse et à une (ré)-islamisation. Elle s'est montrée plus sourcilleuse sur la religion plus que sur la langue. Les pratiques traditionnelles malaises, rurales sont rejetées, comme étant non conformes à la vision de l'islam. L'identité malaise s'est mondialisée en épousant la cause « islamique ». Par exemple, UiTM, université uniquement *bumiputera*, n'a pas vu de contradiction à être la première université publique à avoir introduit l'anglais comme langue d'instruction tout en gardant un conservatisme religieux et social transcendé par la dimension internationale de l'islam, de même pour l'Université islamique internationale de Malaisie (IIUM). Mais cette islamisation de la société : charia, ONG islamiques, banques islamiques²⁸³, laisse la prédominance à la construction d'un visage islamique du pays, qui n'est pas malais, mais plutôt moyen-oriental. Il semblerait qu'il y a une obsession quasi-coloniale à se donner un visage arabe au risque d'oublier le message intrinsèque de l'Islam et de ne se focaliser que sur des rites et détails²⁸⁴. Le fond échapperait à la forme et la rigueur officielle ne serait qu'hypocrisie sous le vernis « islamique ». Lemièr (2009) souligne que le Département du développement islamique de Malaisie (JAKIM) dépend directement du Cabinet du Premier ministre. La carte religieuse est utilisée pour faire du zèle et développement des approches manichéennes de la politique. C'est soit l'inclusion soit l'opprobre.

La deuxième, provient de la construction d'une identité malaise, plus culturelle que religieuse. L'urbanisation, la cohabitation avec d'autres races influence les pratiques des malais. Vue des campagnes, Kuala Lumpur semble être la ville pécheresse. Les jeunes générations surtout sont aux prises dans le fossé qui oppose modernité urbaine et culture rurale. Leur position tient davantage à une distinction de la foi de la vie publique. Les Malais séculaires ou non religieux se trouvent otages de l'islamisation de la société. "*The question we are facing is, are we Malay first or Muslim first? Right now most people have become Muslim first*"²⁸⁵. Leur modération est perçue négativement au mieux ou au pire comme une trahison par les tenants d'un nationalisme ethnique. "*This new middle class has subsequently become an important player in the new consumer culture of globalization*" (Zawawi, 2004). Bakri Musa insiste sur les risques de polarisation, tant entre groupes ethniques, qu'entre barrières sociales entre progressistes, généralement urbains et conservateurs plutôt ruraux²⁸⁶. L'unité des Malais tant souhaitée est aussi contrariée par la situation du pays. L'islam peut rassembler

²⁸³ Le système de finance islamique alternatif aux comptes d'épargne est offert depuis 1993

²⁸⁴ Bakri, p. 303-306

²⁸⁵ International Herald Tribune ("Malaysia Turns 50 with pomp and color, belying worsening race relations", 31 Aout 2007)

²⁸⁶ Bakri Musa, p.192-193

les Malais autant qu'il les éloigne. La modernité, l'opulence et le développement que connaissent les zones mixtes, où les chinois dominent l'économie sont souvent cités comme le modèle à suivre par les politiques pour les Malais. Les villes, essentiellement mixtes, de l'ouest de la péninsule attirent les Malais qui deviennent conscients de la qualité de vie et du développement. Ces Malais contrastent avec ceux des régions pauvres, traditionnelles, rurales et conservatrices quasi-exclusivement malaises de l'est de la péninsule. L'islam pourrait dans l'avenir être perçu comme l'élément de retard du développement dans des sociétés fermées et ainsi un facteur de division des Malais, au même titre que peut l'être l'influence des autres races (Musa, 2007). La modernité est traduite comme occidentale, pop culture, mais aussi, par les interprétations rock et audacieuses de la scène créative indonésienne, et aussi malaise. Mais l'identité malaise est enfermée dans son traditionalisme sourcilieux et défensif. Les fatwas veillent au grain et son source de ridicule pour ses opposants, mais un mécanisme qui comprend aussi des supporteurs pour les conseils moraux qu'elles prodiguent. Parallèlement, l'arabisation se fait avec l'islamisation, utilisation de « *assalamalaikum* » comme formule de salutation, D'ailleurs Naipaul (2010) dans son ouvrage récent sur l'impérialisme arabe dans les pays musulmans, exprime cet état : *"The cruelty of Islamic fundamentalism is that it allows to only one people – the Arabs, the original people of the Prophet – a past, and sacred places, pilgrimages and earth reverences. These sacred Arab places have to be the sacred places of all the converted peoples. Converted peoples have to strip themselves of their past; of converted peoples nothing is required but the purest faith (if such a thing can be arrived at), Islam, submission. It is the most uncompromising kind of imperialism"*²⁸⁷. Pourtant les Malais se voient aussi modernes et tiennent à leurs spécificités (notamment face aux touristes du Moyen-Orient, portant l'*abaya* noire) « *we are Muslims, but we are modern, not like them* »²⁸⁸. Le gouvernement a atteint 30% de femmes dans des postes de direction et souhaite continuer à encourager la montée du travail des femmes. D'autant plus que 60% des étudiants sont des étudiantes. Mais les révolutions arabes, les médias arabes, la vitalité des émirats, fascinent aussi en présentant des directions possibles, vers une société libérale et sous des préceptes islamiques. Mais les opposants font valoir, qu'une telle société banaliserait l'islam et le mettrait à égalité avec d'autres religions.

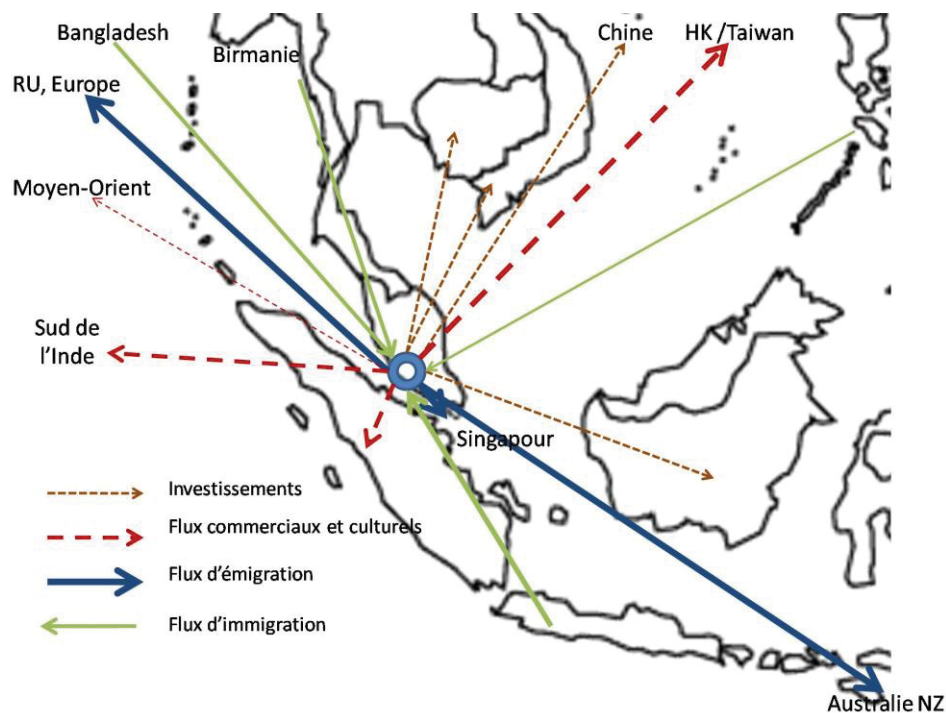
Groupe indien et chinois

Les sino et indo malaisiens, composent avec leur identité duale, face à des pays qui retrouvent une place de choix. Le groupe non bumiputra se sent aliéné et exclu de la vie politique et sociale, malgré l'adhésion au compromis social. *"Despite almost four generations after, and with little or no knowledge of their ancestral Indian and Chinese history and culture, these ethnic minorities seem to be labelled pendatang (immigrants), keturunan pendatang (descendants of immigrants), and orang asing (foreigners) in everyday talk"* (Umi Manickam, 2010). Les Indo-malaisiens, en plus d'une hétérogénéité ethnique et religieuse, rencontrent une division similaire. La communauté indo-malaisienne constitue 8 % de la population totale, soit moins de deux millions de personnes, pourtant la fragmentation en sous-groupes semble caractériser cette communauté. Le groupe tamoul en constitue la majorité avec 1,5 million de personnes. Le reste est un ensemble hétérogène est composé de 3,4 % de Telugus, 4,7 % de Mayalais et de 7,7 % d'Indiens du Nord (Punjabis et Goujaratis). Les religions pratiquées sont l'hindouisme (à plus de 80 %), l'islam (7 %), le christianisme (4 %), le sikhisme et le jainisme (3 %). Pour les anglophones, les réseaux de migration et surtout d'émigration récente les relient à une importante communauté ayant émigrée

²⁸⁷ Naipaul, p.72

²⁸⁸ Entretien, 10-02-2008, Suhaimi, 30 ans, comptable

principalement en Australie (Perth et Melbourne) mais aussi qu'au Royaume-Uni et aux États-Unis. Les Ceylanais tiennent le haut du pavé, le groupe penjabi est divisé, puis enfin vient le groupe tamoul. De par son nombre, par l'implantation d'un réseau éducatif en langue tamoule et de nombreux médias, le groupe tamoul est très présent et a tendance à représenter l'identité indienne, ce qui crée de nombreuses oppositions de la part des autres groupes indiens. La violence des incidents de Kampung Medan, en 2002, les manifestations de l'Hindraf (coalition de défense des droits indiens) en 2007, puis le vote protestataire indien contre ses élus (jugés ineptes) en 2008, illustrent une malaise et les doutes d'une communauté marginalisée (Nagarajan, 2009). Sur un plan économique et culturel, les relations avec l'Inde restent importantes, notamment par le biais de mariages arrangés assurant le maintien de la relation culturelle et affective avec le pays d'origine. Les autres Indiens (Ceylanais, Sikhs), bien que minoritaires tiennent à se démarquer du groupe tamoul, par la culture, la langue, l'appartenance socio-économique. Ils forment une bourgeoisie urbaine, où les professions libérales sont surreprésentées et cultivent leurs différences avec les autres groupes. Généralement anglophones, ils regardent vers l'Australie ou l'Angleterre, là où une bonne partie de leur famille a émigré, par crainte des politiques de la NEP (Carte 36).



Carte 36 : Flux et réseaux d'influences

En dehors de la Chine (et de Taïwan) la Malaisie est le seul pays en Asie à disposer d'un réseau d'écoles chinoises. Cela dit l'importance donnée à la survie culturelle par le groupe chinois qui se sent aliéné. Par les strates sociales et les réseaux qu'elles indiquent, les langues servent à différencier des groupes divers au sein de la société malaisienne. Ces groupes sont assez fluctuants et leurs membres peuvent appartenir à plusieurs classifications suivant les circonstances ou situations dans l'espace des flux et des échelles locales et globales. De plus, les anciennes divisions des Chinois par dialecte, par région d'origine ou par religion s'estompent. Les Chinois parlent souvent leur propre dialecte (cantonais, hakka, hokkien), le mandarin (appris à l'école) en plus du malais (langue du pays) et de l'anglais. Le chinois est une langue qui, bien que communautaire, est très présente (commerce) et influence grandement l'ensemble des Malaisiens (films, chansons). De nouvelles divisions apparaissent

en fonction des réseaux d'influence et des relations culturelles auxquelles les groupes sont soumis. Une dichotomie entre Sino-malaisiens se forme autour de pratiques culturelles, d'éducation, de statut social et de d'influences divergentes. Le premier groupe forme une minorité d'environ 20% des Chinois. Ils ont toutes les caractéristiques du *cosmopolitain* ou de l'*hinterworlder* (Taylor, 2006). Ils sont urbains et représentent la classe moyenne salariée. Ils sont généralement distants des autres chinois qu'ils trouvent peu éduqués et bornés par une mentalité étroite. Leur univers culturel est généralement occidental. L'anglais est leur première langue et ils utilisent les réseaux familiaux les connectant au reste du monde anglophone, surtout le Royaume-Uni et l'Australie. Le lien avec ces pays se perpétue par les choix éducatifs en faveur de programmes franchisés d'universités anglophones en Malaisie ou, si les moyens le permettent, en envoyant les enfants faire leurs études, directement à l'étranger. C'est un processus de fuite des cerveaux qui se double d'un sentiment de trahison perçu par le reste de la communauté chinoise. Le deuxième groupe, représente la majorité des Chinois (80%), dont les sentiments d'appartenance sont ambivalents. A la fois fiers d'être Malaisiens, mais aussi conscients d'une communauté culturelle avec la Chine et Taïwan. Leur sentiment varie de l'attachement à la terre, avec une attitude vaguement provocatrice dans un pays où peu se définissent par leur nationalité : « *Je suis Malaisien, pas Chinois*²⁸⁹ », à la préférence culturelle : « *je suis chinoise (malaisienne)*²⁹⁰ ». Ce dernier groupe essaie de conserver l'essence culturelle chinoise, à savoir la langue, et les rites. Le lien culturel avec le monde sinophone est la première caractéristique de ce groupe conservateur et jaloux de ses prérogatives. C'est aussi le groupe chinois qui a le plus de poids politique. Le cantonais ou le mandarin sont les langues premières.

La longue référence à Taiwan, comme la source d'influence culturelle, s'est maintenue. L'intérêt pour Taïwan reste prépondérant en tant que modèle d'une société chinoise démocratique, malgré les développements économiques récents de la Chine. La Chine continentale est devenue la principale destination des Sino-malaisiens, pour des raisons économiques ou aussi pour du tourisme patrimonial (terroirs ancestraux d'émigration du Fujian et du Guangdong). La tradition d'investissements massifs par les conglomerats sino-malaisiens, se répercute à une échelle plus vaste avec l'ouverture de la Chine communiste aux investissements étrangers. Comme les autres membres de la diaspora, les *Huaqiao* d'Asie du Sud-est figurent parmi les pionniers du fait de leur connaissance du pays et le partage de son héritage culturel (Trollet, 1999). Les compagnies malaisiennes ont construit les infrastructures portuaires et pétrolières à Beihai. Robert Kuok, a investi l'hôtellerie avec Shangrila et l'immobilier avec des mégaprojets à Pudong et Shenzhen comprenant lotissements avec golfs, champs de courses, parcs d'attraction, pièces d'eau. Depuis trois décennies de développement économique en Chine, les investissements *Huaqiao* (Chinois d'Outremer) en Chine proviennent à plus de 55% de Taiwan, suivis de ceux du Nanyang (Singapour, Malaisie, Thaïlande). Les jeux olympiques de Pékin ont encore renforcé cette fierté de voir la renaissance du pouvoir chinois au plan international. Pour beaucoup d'entreprises de la diaspora, l'intervention en Chine continentale procure une dimension mondiale, au delà de leur traditionnelle, et souvent problématique insertion asiatique ; interventions qui restent dans le domaine économique, social et culturel du monde chinois²⁹¹. En revanche, les modèles sociaux et les modèles culturels proviennent de Taïwan. Cela est manifeste dans les programmes télévisés de sitcom ou de télé-réalité. Kuala Lumpur est une ville multiculturelle, pourtant elle reçoit et subit les influences extérieures plus qu'elle ne s'est transformée en pôle de création culturelle. Un artiste sino-malaisien ne peut pas faire carrière

²⁸⁹ Entretien, 14-08-2010, Tan, 38 ans, employé de bureau

²⁹⁰ Entretien, 21-09-2010, Pheobe, 23 ans, étudiante

²⁹¹ Trollet, p.73

en Malaisie, voire même à Singapour. Seulement la reconnaissance taïwanaise permet de l'établir.

Identité mixte et unique

La bourgeoisie urbaine offre un taux d'exogamie supérieur aux classes moyennes. Cependant, les intermariages restent rares surtout entre Malais et personnes des autres groupes ethniques. La nécessaire conversion à l'islam est un puissant facteur de dissuasion en vertu du passage du droit privé au droit communautaire. Les journaux regorgent d'articles énonçant les difficultés rencontrées par d'anciens convertis et leur famille en cas de divorce ou de décès pour obtenir héritage ou pension alimentaire. A l'inverse du modèle de *melting pot*, chaque groupe conserve des attaches culturelles extérieures. Si la division en communautés malaise, chinoise et indienne représente encore aujourd'hui la vision du multiculturalisme mis en avant, elles ne sont plus les seules. Avec les intermariages, la présence d'enfants métissés, la scolarisation dans des écoles vernaculaires, la possibilité d'une identification multiple devient possible surtout dans le contexte urbain. Cela finalement s'inscrit dans la tradition du pays, avant la racialisation, avec les communautés baba-nyonya, peranakan et eurasiennes nées de la fusion des races. Au-delà des divisions ethniques, le dénominateur commun pour la majorité de la jeunesse de Kuala Lumpur, est une culture de masse, pop culture de consommation. L'importance de la classe moyenne, assure une sécurité économique et une aisance sociale qui diffère du reste du pays. Cette dichotomie divise encore plus et oppose la ville moderne connectée au monde au reste du pays qui vit à un autre rythme.

8.3.2 Regards de l'hintermonde

Par la mondialisation, de vieux réseaux, qui s'avèrent précieux pour le développement international du pays, ont été réactivés. La diversité ethnique est de plus en plus perçue comme un atout. Chaque groupe redécouvre des affinités culturelles et la société malaisienne est un ensemble communautariste complexe qui dans l'espace métropolitain est exposé au reste du monde et échappe de plus en plus au contrôle pourtant serré de l'état. La démocratisation laisse néanmoins place à une inquiétude par rapport à la transition vers une société pluraliste. L'affirmation individualiste et la liberté d'expression, sera-t-elle l'antichambre de l'atomisation du pays ou bien l'occasion de revisiter un projet national en panne. Un parallèle pourrait être fait avec le voyage et le tourisme. Les Malaisiens entretiennent une relation d'ici et d'ailleurs. Que ce soit vers des pays étrangers d'origine (Inde, Chine, Sumatra, Java) ou depuis les provinces rurales. Ce sentiment est exacerbé à Kuala Lumpur qui aime se voir connectée au reste du monde, comme une immense salle d'embarquement, vers des destinations prestigieuses. La ville aurait la même valeur qu'un terminal aérien. Un lieu confortable, aseptisé, inodore et incolore dans lequel le séjour n'est que temporaire, de même que la cohabitation avec de parfaits étrangers. La culture continue d'avoir une existence *territorialisée*, mais avec l'augmentation des migrations, une mobilité accrue géographiquement mais plus souvent temporaire, la tendance suit la fragmentation de nouvelles cultures dans un lieu géographique donné. Cette fascination pour l'étranger, semble être le produit de sociétés multiculturelles issues de la mondialisation impériale britannique du 19^{ème} siècle. Naipaul (1962), dans son voyage d'observation à travers les pays des Caraïbes, fait état d'attitudes similaires et de sentiment d'infériorité à Trinité et Tobago. Dans cette société multiculturelle et coloniale, la référence à l'étranger est toujours plus valorisée²⁹². En

²⁹² Naipaul, p.40

Malaisie, malgré la fierté du développement national, l'étranger bénéficie d'un préjugé favorable. Il ne s'agit d'un réflexe d'insécurité. Le recours à l'étranger est utilisé pour se comparer. Une voiture de la marque nationale Proton est généralement considérée avec condescendance en comparaison avec des autos japonaises ou coréennes.

Spatialité des langues dans la ville multiculturelle

La situation de dépendance est manifeste sur le plan culturel, notamment linguistique. Au sein même des trois communautés traditionnelles de la Malaisie, des distinctions apparaissent suivant la nature de la relation au monde environnant. Singapour a bâti sa construction nationale autour de l'anglais et de l'égalité des communautés, en supprimant les écoles vernaculaires. Le contexte malaisien a produit une situation différente. En Malaisie, la forte influence anglophone est limitée par la volonté nationale de promouvoir le malais comme langue commune. Celui-ci est sensé être connu par tous et c'est effectivement la langue privilégiée des services gouvernementaux. Pourtant la situation s'apparente davantage à un multilinguisme, essentiellement de superposition, qui rapproche la ville d'une Babel mondialisée. Les choix culturels sont significatifs : les Malais écoutent les chanteurs malais (comme Siti Nurhaliza ou bien des groupes plus rock), et des chanteurs indonésiens. La proximité culturelle entre les deux pays est la plus marquée dans le domaine de la musique. Les élites sont sous perfusion américaine et anglaise, pour la musique, les sources d'informations, et les films et programmes câblés. Que ce soit pour la musique ou pour les séries télévisées ainsi que les films, les Indiens regardent vers *Bollywood* et Chennai (le Hollywood tamoul). La variété des choix favorise des échanges culturels importants même si paradoxalement les attitudes défensives sont fréquentes. Chaque groupe veille à garder « sa » culture. Il m'est arrivé parfois de surprendre des Malaisiens car j'écoutais de la musique d'un groupe ethnique qui n'était pas le leur. Les Chinois sont branchés sur Taiwan, Hong Kong, mais les produits culturels consommés ne se calquent pas à la réalité sino-malaisienne. Les séries locales et sitcom enregistrées en mandarin sonnent faux. Les jeux d'acteurs ne renvoient à aucune réalité vécue. En revanche, les micro-trottoirs et émissions de radio laissent la réalité linguistique s'exprimer. Le développement d'une langue, dérivée de toutes les influences, le *manglish* (Malaysian English), indique des tendances de fusion et de d'un champ de construction d'une identité unique, épargnée par les divisions politiques. L'anglais malaisien, est la langue commune loin de l'accent d'Oxford ou de New York. Cette langue a l'avantage d'être considérée comme neutre. Un anglais simplifié, truffé de mots malais, chinois et qui donne un sentiment d'appartenance nationale, dont les Malaisiens sont secrètement fiers. Même s'il fait hurler les enseignants et tenants d'un anglais « international », c'est sans doute le produit culturel le plus original et local. L'anglais malaisien, comme le chinois malaisien, et le malais, sont soumis à des variations et à des influences lexicales multiples qui témoignent de la diversité du pays. L'utilisation de ces langues se fait aussi avec un *code-switching* omniprésent et des situations de diglossie.

Cette situation de diversité culturelle, revêt un attrait touristique. Se sentir dans une société différente, noter ces différences, ressentir la passion d'un peuple pour sa ville, son territoire. L'usage d'une langue, la mise en valeur d'une culture partagée par tous... sont autant d'éléments d'appartenance qui soulignent l'identité culturelle d'un lieu. Le tourisme aime les cultures fortes et dynamiques. Israël avec la reconquête de l'hébreu, la Catalogne, le Québec sont autant d'exemples qui attirent par l'énergie du lieu. Alors que la situation multiculturelle du Luxembourg relègue la culture locale au rang folklorique. Peut-être est-ce la même stérilité de cultures figées et superposées qui se présente à Kuala Lumpur.

Généralement l'équation opposant le statut socio-économique du locuteur à sa langue de choix illustre d'importants préjugés en rapport au niveau supposé d'une langue. Évidemment, la langue n'est qu'un outil, mais la connotation qu'il en est fait résulte que pour une conversation sur un marché ou avec du personnel non qualifié, l'échange se fait en malais. L'anglais est la langue des affaires, du commerce et en large partie celle du secteur formel de l'économie, alors que le malais domine dans la fonction publique et dans les régions. Il s'ensuit un rapport de force sourd entre les tenants de l'anglais qui en général détiennent le pouvoir et les masses dont le niveau limité de multilinguisme relègue aux positions subalternes. Le choix d'utilisation des langues illustre ainsi la hiérarchie supposée des groupes sociaux et ethniques. La situation du malais est ambiguë. Le malais, s'il est compris par tous, n'est cependant pas pratiqué par tous, notamment les Chinois qui le considèrent comme la langue d'une ethnie. La langue nationale, malgré des mesures favorables et une promotion assurée par l'école et le gouvernement, reste dans une position socialement inférieure. Le malais est relativement condamné à un usage colloquial ou à un usage contextuel (administration, politique). Beaucoup se vantent de ne jamais le parler, comme pour se démarquer d'une culture et d'un groupe auquel ils ne s'apparentent pas ou tout au moins qui ne les inclut que partiellement.

Les communications à la clientèle et publicités de la plupart des organismes privés se fait en versions bilingues (anglais, malais ou anglais, chinois ou malais, chinois) ou trilingues (malais, anglais et mandarin). Le chinois est considéré comme menaçant, et le malais doit, recourir à la législation pour faire valoir ses droits de langue nationale (au moins 30% de l'espace des enseignes). Les élections de 2008 ont aussi alimenté des polémiques sur la possibilité d'introduire des plaques onomastiques bilingues dans certaines villes tombées à l'opposition (malais et chinois). Le monde du commerce et des affaires reflète les rapports de forces entre les langues en Malaisie. Le recours au tamoul est beaucoup plus ponctuel, en raison du caractère minoritaire de la population indienne et surtout de son manque d'influence sur l'ensemble de la population indienne, le tamoul n'étant pratiqué que par les Tamouls. Les services gouvernementaux offrent un taux de bilinguisme très élevé. La plupart des documents officiels sont publiés en anglais et malais. Les langues peuvent être utilisées comme facteur discriminant dans la vie quotidienne. Exiger la connaissance du Mandarin ou d'une autre langue dans le recrutement d'employés est un moyen subtil de sélection. Ce sujet a fait l'objet de nombreuses polémiques, non résolues à ce jour. De plus, le communautarisme est évident dans les affaires privées. Des petites annonces de journaux ou affichées dans les commerces n'hésitent pas à faire état d'une préférence raciale ou culturelle telles que « *chinese, muslim, bumiputera only* » ne suscitant guère plus de réactions résignées qu'envers des annonces sexistes. Le système d'enseignement est aussi multiculturel, basé sur la langue d'enseignement (tamoul, chinois et nationale-malais).

Une anglicisation accrue

A la différence de la Thaïlande, l'anglais n'est pas restreint aux contacts avec les étrangers. Dans le contexte urbain de Kuala Lumpur, une importante proportion de la population préfère recourir à l'anglais pour les communications intercommunautaires. Dans les entretiens, il ressort qu'une majorité des visiteurs a perçu l'anglais comme étant la langue la plus entendue. Certains citent aussi le malais notamment dans les espaces de l'*exopolis* qui tendent au monolinguisme comme Putrajaya. Sunway apparait un mélange où l'anglais international domine, avec la présence importante d'étudiants étrangers qui en font la *lingua franca*. En définitive, l'anglais et le malais sont plus ou moins compris par tous. Et à Kuala Lumpur, on assiste à une forte diglossie du malais et du chinois vers l'anglais. Les langues

illustrent aussi les influences culturelles extérieures et loyautés des groupes. L'anglais est la *langue seconde* de 30 % des Malaisiens, mais aussi la langue d'usage de la classe moyenne. De nombreux membres des classes moyennes urbaines l'ont aussi comme langue maternelle. Une proportion de plus en plus importante de Chinois parle l'anglais à la maison, et aussi dans la cour de récréation. Joshua (22 ans) : *«I went to chinese school, because it's higher standard and my parents wanted me to speak chinese. But we don't speak chinese at home, not even dialect. All my friends are the same. We speak English at home, and in school anywhere but in the classroom where we must speak mandarin.»*²⁹³ Les enseignants font face à une anglicisation beaucoup plus difficile à contrer que les dialectes chinois. L'anglicisation est accélérée à Kuala Lumpur. Le centre ville de Kuala Lumpur, les centres commerciaux huppés fonctionnent en anglais tout en affichant un caractère plus ou moins bilingue. La place de l'anglais est ambiguë, car non officielle, mais omniprésente. Certains souhaiteraient que l'anglais ne soit plus considéré comme langue étrangère, mais bien une langue « nationale ». Cette reconnaissance permettrait alors d'avoir à nouveau un système éducatif anglophone. Ce même système ayant été démantelé pendant les années 1970 au profit du malais. La classe moyenne supérieure qu'elle soit chinoise, malaise, et surtout indienne parle anglais en famille. Elle recourt à l'éducation dans les écoles internationales, voire dans les écoles chinoises pour éviter les écoles nationales, perçues comme de niveau médiocre, trop religieuses et sans éveil. L'existence de ces réseaux d'écoles ravive la connexion traditionnelle de la Malaisie avec l'extérieur. Il faut dire aussi que depuis 2008, le nombre d'écoles internationales a explosé, avec l'assouplissement des quotas d'accès des élèves malaisiens (40%). Les nouveaux projets de *gated communities* intègrent désormais un golf et une école internationale. L'enseignement y est en anglais, et il faut prévoir que la pratique du malais va régresser, même si le malais est une obligation pour terminer ses études secondaires et universitaires. L'hintermonde est de plus en plus présent, par le biais des écoles

L'anglais transcende les lignes ethniques et favorise une bourgeoisie anglophone qui justifie cette suprématie sociale par des considérations linguistiques mondiales (garder l'anglais pour rester dans la compétition mondiale). La classe moyenne est avant tout anglophone, utilisant le malais dans le contact avec les travailleurs et les employés. La perception de l'utilité et du prestige des langues va de pair avec l'appartenance sociale. Le conflit est net entre les langues, bien que peu politisé. L'anglais, langue internationale et de la modernité a un pouvoir d'attraction et un prestige immenses. Cette anglicisation crée un fossé socio-économique plus important que les divisions ethniques (K. B. Ooi, 2009). Les critiques à ce statut privilégié de l'anglais et des autres langues véhiculaires viennent généralement de courants nationalistes ne bénéficiant pas de la mondialisation. La stratégie de renvoyer l'anglais à la langue de la colonisation et d'agiter l'épouvantail impérialiste ne procure que des haussements d'épaules. Le développement de la connaissance d'autres langues est moins évident. Certains prennent la Suède et son haut niveau de vie en modèle culturel de pays conjuguant l'anglais, en seconde langue et une langue nationale vivante. Le gouvernement ne semble plus lutter à contre courant. L'ETP indique un besoin accru d'internationalisation de l'éducation, surtout au supérieur.

L'éducation, au centre du multiculturalisme malaisien

L'éducation a été l'un des principaux objets de contentieux entre groupes ethniques et de polarisation politique depuis l'indépendance (Watson-Andaya & Andaya, 2001). Toutes les tentatives d'unification des réseaux scolaires ont entraîné des réactions vives dans les

²⁹³ Entretien, 24-10-2010

différentes communautés. Le passage au malais dans les années 1970 et la suppression de l'anglais des systèmes scolaires a marqué l'ordre du jour, dans une période de construction nationale intense. Dans les années 1980, il semblait acquis que la scolarisation en malais allait fusionner tous les anciens systèmes. Cependant très vite le système national (malais) a été perçu comme étant accaparé par les religieux. Les écoles passant d'un enseignement laïc à un contenu de plus en plus islamique. L'équation apparentant le groupe malais à l'islam a finalement desservi la cause unitariste et séculaire, au profit d'une éducation sectaire. Les systèmes éducatifs, sensés être outils d'unité, sont avant tout symbole de polarisation. Le système éducatif malaisien est divisé selon la langue de scolarisation. Trois réseaux scolaires, avec leurs commissions propres fonctionnent côte à côte : écoles primaires et secondaires chinoises, tamoules et nationales (qui sont malaises). Dans chacune, le médium d'instruction principal est soit le malais, le tamoul ou le mandarin. Alors que 90 % des enfants d'âge scolaire vont à l'école, un quart d'entre eux termine leur secondaire, que ce soit en malais, en mandarin, en tamoul ou en anglais. Les écoles nationales sont perçues comme des écoles « malaises ». Les Chinois et Tamouls considèrent leurs écoles comme le dernier bastion de leur culture. Les écoles vernaculaires sont facilement identifiées sur le territoire malaisien et servent de lieu de ralliement communautaire. La progression démographique au Selangor fait que le nombre d'écoles chinoises est inférieure aux besoins. Mais l'obtention d'un permis pour bâtir et ouvrir de nouvelles écoles relève du parcours du combattant, le ministère de l'éducation privilégiant la voie de l'école nationale pour tous, même si 90 % des élèves non-malais préfèrent opter pour les écoles vernaculaires. Les écoles chinoises sont perçues comme étant de niveau supérieur aux écoles nationales. De plus, le mandarin est perçu comme une langue importante pour les communications internationales et aussi dotée d'un prestige important, mais au quotidien le cantonais reste la langue chinoise spontanément parlée, à Kuala Lumpur. En outre, le réseau scolaire chinois jouit d'un prestige supérieur à celui des écoles nationales perçues comme des écoles malaises. De nombreuses écoles chinoises attirent des élèves malais et indiens. Beaucoup d'élèves de ces écoles n'ont pas le mandarin comme langue maternelle qu'ils soient Chinois des classes supérieures ou non sinophones (8% des élèves sont Malais ou Indiens). L'importance du développement de la Chine en fait une langue de choix

Vu la large panoplie des langues « nationales », incluant aussi l'anglais, les langues étrangères arrivent très loin derrière en terme d'enseignement et de présence. L'arabe a la faveur de certains Malais en tant que langue religieuse et aussi par le potentiel économique représenté par les liens avec les pays arabes. Pourtant, son enseignement est limité, faute de candidats, car réputé difficile. Le japonais est perçu favorablement, à cause de son influence en Asie, associé à la modernité et la technicité. Le coréen a la même image. Le prestige ou le stéréotype associé à la langue étrangère joue en faveur ou défaveur de son choix. Face au poids (économique, culturel) de l'Inde et de la Chine en Asie, la Malaisie cherche à garder son indépendance en se ralliant à diverses organisations tierces (Commonwealth, Mouvement des Pays Non Alignés. ASEAN). Le gouvernement avait également lancé mis la politique du « *Look East* » (en direction du Japon et de la Corée) pour contrer le monopole de l'influence occidentale anglo-saxonne. Aussi, l'enseignement du français est perçu favorablement dans ce mouvement de diversification des influences et le ministère de l'éducation collabore avec l'ambassade de France pour étendre l'offre de français dans les écoles secondaires. Pourtant l'influence culturelle de la France est limitée, véhiculée généralement au travers du prisme déformant des médias anglophones. Le nombre de touristes francophones étant limité, la demande est plus associée au prestige de la langue. Des langues clés de l'Amérique comme le portugais ou l'espagnol sont totalement absentes du paysage linguistique et éducatif de la ville. Il faut dire que les relations avec l'Amérique latine sont très peu développées.

8.3.3 *Politiques d'immigration et citoyenneté*

La mobilité humaine a aussi beaucoup progressé. La définition même de la migration a évolué. La part relative des migrants a diminué au cours du 19^{ème} siècle : passant de 5 % à 3 % de la population mondiale (Paulet, 2005). Depuis les années 1970, les frontières se sont renforcées pour les hommes en Europe. Mais les migrations liées au travail et à la formation se sont accrues. Deux types de migrations sont liées à la mondialisation, les migrations par le haut (experts, expatriés, techniciens, cadres professionnels) et par le bas (main d'œuvre peu qualifiée, pour les emplois de service à la personne, bâtiment ouvriers, personnel domestique et social) de l'échelle sociale. Les politiques d'immigration des pays au marché du travail ouvert suivent cette dichotomie. D'autres catégories de migrations sont liées entre elles: la montée de l'éducation internationale, consiste d'abord à la migration (officiellement temporaire) d'étudiants et de stagiaires, mais elle génère aussi de nouvelles formes de mobilité internationale, y compris les visites de membres de la famille et les amis pour les étudiants internationaux et l'arrivée des gens d'affaires qui répondent aux besoins de ces catégories. Ogden (1998) en analysant l'importance prise par les migrations tous azimuts et les conséquences sur les sociétés émigrantes et immigrantes, parle de « pluralisation » du monde qui passe par les villes. Les pays du golfe arabo-persique sont devenus des cas d'école de sociétés fonctionnant par l'immigration, avec plus de 70% d'étrangers. La stratification sociale est faite par le statut civil qui n'est pas sans rappeler les cités grecques antiques avec une minorité de citoyens. En Asie du Sud-est, les migrations sont à l'image de la diversité du continent. Certains pays comme Singapour ont une politique d'immigration officielle et organisée, d'autres sont essentiellement déficitaires (Philippines, Indonésie, Chine, Bangladesh, Inde). La Thaïlande, Taïwan et la Malaisie connaissent des situations mixtes d'immigration et d'émigration (Hugo, 2005). Les politiques des pays fluctuent entre le besoin de bras pour soutenir la croissance et l'hostilité des populations à la venue d'étrangers, pour des raisons de compétition économique ou de xénophobie. Ce débat s'élargit à l'accueil d'étudiants, de touristes étrangers qui présente un avantage économique, mais suscite parfois une réponse négative (Hoerner, 2008). En cela, il convient d'insister sur le lien très fort entre l'industrie touristique et la mondialisation.

Une immigration nouvelle

Les migrations récentes liées à la mondialisation génèrent l'afflux de nouvelles populations et la création d'autres communautés, plus ou moins organisées mais peu reconnues comme appartenant à la communauté nationale en dehors d'une situation précaire et temporaire. Le gouvernement estime à 2 millions le nombre de travailleurs étrangers légaux en Malaisie, alors que les sans-papiers seraient autant. Cela représente au moins 7% de la population totale, mais les étrangers représentent entre douze et dix-huit pourcent de la population de la vallée du Klang. Singapour, en juin 2010 avait 36% de sa population qui était étrangère (1,84 millions sur 5,08 millions). La présence de ces populations, dans une situation similaire à Singapour, questionne la définition communément acceptée du multiculturalisme à Kuala Lumpur. Les perspectives de la ville globale se retrouvent dans le traitement de l'immigration. L'ETP, et le 10^{ème} plan souhaitent élargir l'accès de la Malaisie aux « talents » internationaux. Le document fait remarquer que « *La Malaisie est classée 43^{ème} en termes de flexibilité du marché du travail. En outre, la Malaisie est trop dépendante d'une main*

d'œuvre étrangère non qualifiée (construction (39%), agriculture (36%), services (7%)) qui maintient des salaires bas et contribue au départ des cerveaux »²⁹⁴.

Par le bas de l'échelle sociale, les « travailleurs » viennent sous des contrats négociés par pays. Les règles sont strictes et les salaires moindres qu'au Moyen-Orient, mais les conditions de vie sont perçues comme plus humaines. De nombreux travailleurs deviennent illégaux en entrant sous un visa de touriste et en le dépassant. Le nombre de travailleurs étrangers s'est accru de manière importante entre 2000 et 2010, malgré un ralentissement en 2009. Plus de 1,9 millions de travailleurs étrangers sont recensés et les illégaux sont estimés au même nombre avec une majorité indonésienne (FIDH, 2008). Les Indonésiens, plus d'un million de personnes, sont dans le bâtiment et les Indonésiennes travaillent dans la restauration et les services domestiques. Les communautés birmane, philippine, bangladeshie ou vietnamienne présentent un ratio entre sexes peu équilibré. Les Bangladeshis sont essentiellement des hommes entre 20 et 35 ans, travaillant dans le secteur de la restauration et de la propreté, alors que les Népalais travaillent comme agents de sécurité et les birmans essentiellement dans les commerces et la restauration. Les Philippines et Vietnamiennes travaillent respectivement dans les services domestiques et l'industrie manufacturière. La politique malaisienne de la NEP a été essentiellement dirigée afin de réduire l'ethnicité des professions. Or on peut observer qu'il est ironique de voir que l'immigration de main d'œuvre est essentiellement organisée selon une attribution des emplois par filières nationales, qui rappelle l'organisation coloniale. Le gouvernement alterne démonstrations de force (raids et chasse à l'étranger) avec des vagues d'amnistie (2005) et de régularisation (2011). Aux besoins économiques répondent les angoisses politiques. La chasse aux illégaux est pratiquée, avec un corps paramilitaire, de « citoyens » volontaires²⁹⁵ (RELA) qui se charge de faire des descentes et de les regrouper pour les envoyer dans des centres de détention. Il est courant de voir ces opérations, dans la vieille ville où les touristes débonnaires déambulent devant des groupes de Népalais et Bangladais rassemblés, accroupis, avant d'être embarqués dans des camions du RELA. Le sort des réfugiés, notamment sri lankais et birmans est le plus déplorable. Malgré le suivi de la Croix-Rouge et d'ONG, les 90 000 réfugiés qui vivent dans des lieux surpeuplés, principalement dans la vallée du Klang²⁹⁶ sont considérés comme en transit avant d'être reçu dans des pays occidentaux. Cette situation ne change guère des années 1970 où les boat-people venaient s'échouer sur les côtes du Terengganu. Les ONG militant pour les droits humains condamnent souvent l'absence de dignité donnée aux réfugiés en Malaisie²⁹⁷. Les travailleurs étrangers sont considérés comme des migrants temporaires et leur situation est précaire, tout autant que leur appartenance au paysage social malaisien reste fugace.

En haut de l'échelle sociale, l'immigration de techniciens et de professionnels a régressé, en passant de 160 000 détenteurs de permis d'expatrié en 2000 à cent mille en 2008²⁹⁸. Les figures les plus fréquentes sont celles d'ingénieurs informatiques, d'enseignants, de cadres commerciaux, de techniciens. Les professionnels du sous-continent indien, surtout en informatique, ont vu leur nombre divisé par deux avec l'arrivée de professionnels malaisiens dans ce secteur. Les expatriés de pays développés (Occidentaux, Japonais, Coréens, Singapouriens, Indiens) représentent une minorité visible et courtisée pour son pouvoir d'achat. Leur nombre a pourtant décliné de 25% entre 2005 et 2010 avec 32 583

²⁹⁴ ETP, 2010

²⁹⁵ Environ 500 000 membres volontaires de ce corps civil, suppléant de la police ([rapport](#))

²⁹⁶ Haut Commissariat aux Réfugiés, 2011 ; <http://www.unhcr.org.my/refugeeMsia.htm>

²⁹⁷ BBC, Août 2011, le marchandage de réfugiés entre Malaisie et Australie a renforcé ce malaise [Lien](#)

²⁹⁸ Ministère de l'intérieur, Malaisie- Ministry of Home Affairs

expatriés. Cette tendance est à l'inverse des ambitions du gouvernement d'attirer des talents. Cependant, la taille même du groupe expatrié, est minuscule en comparaison avec Singapour, où il est dix fois plus important comparativement à la population urbaine²⁹⁹. La rigidité du marché du travail malaisien et les mesures protectionnistes qui l'accompagnent sont donnés comme raisons à ce repli et cette faiblesse, dans le 10^{ème} plan malaisien (Economic Planning Unit, 2010). Dans un contexte de compétition internationale, le plan met l'accent sur la valeur ajoutée des grandes entreprises installant leurs sièges régionaux et venant avec leur personnel. C'est ce qui est exprimé, pour justifier l'octroi de statut favorable (MSC) pour échapper aux contraintes du marché du travail : « *Mieux vaut les avoir, même si tous les emplois ne vont pas aux Malaisiens, plutôt que de les voir choisir un pays voisin et finalement n'avoir aucune retombée économique* »³⁰⁰. Une entité dépendante du Pemandu a été créée (*Talent Corporation Malaysia*), afin de favoriser la venue des expatriés, nécessaires à la réussite de l'ETP. La politique publique consiste aussi en parallèle à améliorer la formation des Malaisiens et à favoriser le retour des cerveaux et cadres malaisiens émigrés³⁰¹. Le tourisme prend des directions différentes, avec un courant migratoire résidentiel constitué de touristes au temps de résidence long et avec une fréquence d'aller-retour importante. Un programme gouvernemental comme *Malaysia My Second Home* (MM2H), cherche à capter le tourisme résidentiel, notamment de retraités, venant profiter d'un climat agréable et d'un coût de la vie modique. Il offre des droits de résidence basés sur le revenu. Il s'inscrit en ligne avec les politiques visant à transformer la Malaisie en une destination « *haut de gamme* » en attirant des touristes-résidents avec une valeur-nette supérieure et ne plus être une destination bon marché (ETP, Tourism, 2010). En voulant toucher à tout, les politiques touristiques et d'immigration de Malaisie se contredisent et finalement entretiennent la confusion, à l'image du programme MM2H, « *dont les règlements ne cessent d'évoluer pour le rendre attractif* »³⁰². Si le MM2H, initialement conçu pour attirer les riches retraités, n'a pas obtenu les résultats escomptés, il se transforme en programme avec possibilité d'emploi pour des talents expatriés³⁰³. Le tourisme comme agent de transparence et élément de subversivité, est un élément à la fois souhaité mais aussi redouté en Malaisie. Comme dans d'autres pays anxieux du coût social du tourisme, la Malaisie souhaite canaliser et exploiter la manne touristique sans en payer le coût social. D'autres migrations temporaires proviennent du développement du secteur éducatif et d'un fort recrutement international d'étudiants. Ici encore les Indonésiens constituent les plus gros bataillons d'étudiants. Cependant ceux-ci sont essentiellement des sino-indonésiens des classes moyennes de Jakarta et des grandes villes du pays. Les Africains sont de plus en plus dans les institutions tertiaires et souffrent de nombreux préjugés exprimés crument dans les journaux.

8.3.4 Une société malaisienne centrifuge

Bien que la Malaisie soit à la fois un pays d'immigration et d'émigration, elle ne conserve pas de statistiques sur ses émigrants. Ceux qui ont quitté le pays du début des années 1960 aux années 1990 l'ont fait tant pour le travail que pour une émigration définitive. Mais les tendances récentes suggèrent que les migrations temporaires ont pris le dessus dans un marché du travail des cadres et techniciens de plus en plus globalisé. Les destinations traditionnelles incluent les États-Unis, la Grande-Bretagne, l'Australie, le Canada et la

²⁹⁹ Statistics Singapore, 2010

³⁰⁰ Entretien, 11-2010

³⁰¹ *Returning Expert Programme*, avril 2011, destiné à favoriser le retour des cerveaux malaisiens expatriés.

³⁰² Entretien, Septembre 2009, Andrew Davison, PDG, The Expat Group

³⁰³ MM2H, Décembre 2010

Nouvelle-Zélande et Singapour (Carte 36). La Chine et Taiwan ont pris plus d'importance, surtout pour les retraités et les étudiants. Les investissements d'entreprises malaisiennes en Afrique et Asie (pétrole, plantations...) génèrent aussi des migrations temporaires. Singapour, considéré par de nombreux Malaisiens comme faisant partie du même milieu, absorbe le plus grand nombre, notamment les jeunes diplômés. Les liens familiaux et la proximité culturelle et géographique expliquent ce mouvement. Enfin, on ne peut pas ne pas inclure Singapour, pour les migrations, déplacements courts et visites de famille ou d'amis. Mais Singapour est avant tout l'élément de comparaison récurrent en Malaisie. L'influence singapourienne se fait par proximité, comme dans une relation de voisinage compétitif. Les deux partenaires se ressemblent trop pour échapper à une relation d'amour-haine. La réussite économique et sociale de Singapour renvoie à Kuala Lumpur tous ces manquements. Les forces de Singapour en sont aussi ses faiblesses. La Malaisie a besoin du leadership singapourien. Singapour a besoin du marché malaisien, de sa main d'œuvre et de son hinterland. Il est aussi important par le nombre de frontaliers résidant à Johor et travaillant à Singapour.

Fuite des cerveaux et dilemme de l'émigration

La diaspora malaisienne est estimée à un million de personnes, dont 300 000 seraient des cerveaux partis à l'étranger³⁰⁴. Certains Malaisiens se sentent opprimés, sans possibilités de réussite rapide et rêvent de partir en Australie ou au moins à Singapour. Les tensions politiques favorisent un désengagement désabusé chez certains. Le fatalisme l'emporte « *ça prendrait toute une vie à changer les choses dans ce pays. Je n'ai pas envie de perdre ma vie à le changer. J'aime ce pays, mais je veux vivre une vie normale, ...ailleurs*³⁰⁵ ». Singapour reçoit le plus gros contingent d'expatriés malaisiens, dont beaucoup hésitent entre émigration temporaire ou à plus long-terme. Singapour est perçue comme un lieu d'argent facile. La proximité culturelle et géographique, fait que la cité-état n'est pas perçue comme une ville policée soumise à l'autorité castratrice et paternaliste d'un gouvernement tout puissant ou à l'inverse, la ville de l'Asie globale et hi-tech. La ville est vue comme un modèle de bonne gouvernance et d'efficacité. Mais aussi, comme une ville compétitive et difficile pour y faire sa place. Lucas (35 ans, chinois) y a travaillé pendant cinq ans, avant de revenir à KL. « *There it's good for money, you can save. You enjoy it if you are rich and live in the city. Malaysians go to Singapore to do the jobs that Singaporeans don't want anymore. If you are just employee or factory workers, you live very far, in the estates. Boring, no life, all very quiet and you can't do much. When I had enough savings, I decided to come back to KL. It's easier to start your own business, which i did. I never regretted*³⁰⁶ ». Kuala Lumpur, semble offrir davantage de facilité pour l'entrepreneuriat.

Le plus gros de la fuite des cerveaux se fait par le biais des études. Les étudiants malaisiens partent faire leurs études à l'étranger et ne rentrent pas après l'obtention de leur diplôme. Un travailleur qualifié sur dix décide d'émigrer, ce qui est un taux très haut. Villes et cités-états ont des taux similaires, mais la comparaison ne tient pas quand il s'agit d'un pays. L'Australie, c'est, selon Susan, 24 ans : « *De meilleurs opportunités, une meilleure qualité de vie, un gouvernement qui se soucie de nous* ». Pense-t-elle revenir en Malaisie ? « *Oui, peut-être, pour la retraite, ou bien en tant qu'expat*³⁰⁷ ». Le rêve est alors de vivre en Australie, d'y acquérir la nationalité, puis de revenir à Kuala Lumpur, auréolé d'un passeport « noble » et de se sentir avec la sécurité d'un pays de repli, au cas où. C'est un refrain entendu souvent. Les

³⁰⁴ The Sun, 2 mai 2011

³⁰⁵ Entretien, 2010-12-03, Mei

³⁰⁶ Entretien, 2010-11-23, Lucas, commerçant

³⁰⁷ Entretien, 2010-10-05, Susan

limitations sociales de la Malaisie (avec les politiques discriminatoires) en font un pays peu attractif pour les étrangers où il est impossible de faire souche, comme ce serait le cas en Australie ou aux Etats-Unis. Il n'y a pas de rêve malaisien. Pour les Malaisiens non bumiputera, qui constituent la majorité du « *brain drain* », les discriminations et le racisme les forceraient à quitter un pays où ils sont citoyens de seconde classe.

Taiwan, pour certains Chinois est aussi une possibilité, que certains ont franchie. Comme Sharon, 48 ans, originaire d'Ipoh : « *je vis à Tainan depuis 22 ans. J'étais venu faire des études de médecine, et m'y suis mariée. Puis ma sœur est venue me voir et elle est restée, elle aussi, mariée. J'ai encore de la famille en Malaisie. Alors on se visite*³⁰⁸ ». Plus de cent mille Malaisiens auraient renoncé à leur nationalité depuis l'indépendance³⁰⁹. Les critères économiques jouent aussi un rôle prépondérant avec des salaires jugés trop bas, malgré un coût de la vie bas et un pouvoir d'achat favorable. En d'autres termes, la vie en Malaisie est excitante même si le pays peut être irritant. Pourtant cette fuite du capital humain qualifié, n'est pas substituée par un influx d'immigrés qualifiés en Malaisie. Cela laisse augurer d'une qualité de capital humain dépréciée, de problèmes de manque d'innovation et d'une compétitivité mondiale amoindrie (The World Bank, 2011). L'exemple de Singapour ou la méritocratie fonctionne à plein régime et qui s'efforce d'exceller indique aussi des tendances migratoires des élites³¹⁰. Cherté de la vie, impression de claustrophobie, opportunités d'entreprises impossibles sans un capital de départ énorme, stress et pression, manque de fantaisie et de liberté d'expression sont autant de raisons données par les émigrés singapouriens en Australie, voire vers la Thaïlande du sud où ils aspirent à une vie tranquille, loin de la compétitivité épuisante de la ville. A l'inverse, la présence d'émigrés, permet d'affermir les liens avec l'étranger et de continuer d'alimenter la circulation de flux. Aussi la segmentation de Kuala Lumpur renvoie à plusieurs échelles. Les réseaux ancestraux poussent vers la Chine du Sud et le Tamil Nadu. Pourtant ces flux sont estompés par le développement de la Chine et de l'Inde. Les regards se tournent maintenant davantage vers Bangalore et Shanghai. L'afflux d'immigrés récent se fait surtout en provenance de Sumatra et de la Birmanie. L'influence culturelle du Moyen-Orient est forte sur le plan religieux et éducatif, mais elle devient aussi concrète avec le développement des échanges avec les pays du golfe Persique. Enfin, les nouvelles frontières sociales sont dessinées par les communautés virtuelles basées sur internet. Celles-ci génèrent un changement invisible de la sociabilité pour certains groupes de la population utilisant les réseaux sociaux et les blogues pour des besoins ludiques, sociaux ou politiques

La mondialisation a favorisé l'extension des limites à un système économique élargi dont les métropoles sont les points nodaux. La recomposition urbaine qui en a découlé, a généré de nouvelles lignes de différenciation internes. Ces divisions nouvelles ne sont plus mises en juxtaposition, mais ont plutôt tendance à se superposer sans s'englober. Elles peuvent recouper des réalités multiples, comme le va et vient entre plusieurs échelles de rencontres, de milieux (dichotomie *hinterlander* et *heartlander*), d'entités culturelles et de temps (fluctuation des situations et importance du temporaire) dans la métropole mondiale, postmoderne. L'idée du lieu est présente, mais elle n'est plus fixe. Les courants politiques s'opposent sur la vision du projet social : libéralisme économique, conservatisme religieux, pouvoir politique fort et communautarisme.

³⁰⁸ Entretien, 2010-07-18, Sharon, Infirmière

³⁰⁹ Malaysiakini, 21 novembre 2007

³¹⁰ The Star, 27 mars 2010 <http://thestar.com.my/news/story.asp?file=/2010/3/27/focus/5936468&sec=focus>

9 Retour sur place

9.1.1 *Recompositions urbaines et sociales*

L'idéologie de construction nationale, en place depuis l'indépendance, à laquelle s'est superposée la construction identitaire bumiputera et la vision d'un état malais, peuplé de plusieurs races autour d'un dénominateur commun malais est devenu réel dans l'imaginaire collectif, tout autant que sa réalité se craquèle. De la même manière que la Thaïlande est aux prises avec la réalité de la mondialisation et la démystification de l'idéologie officielle, la Malaisie entrevoit de revoir les bases de la construction nationale, qui ont été dictées par la coalition au pouvoir depuis plus de cinquante ans.

Blocages socio-économiques et politiques

La construction nationale s'est faite avant tout en servant un ordre du jour islamo-malais, tempéré à chaque fois par les clameurs des groupes chinois, indien et séculariste. Cette politique de réactivité a convenu à un maintien du statut quo d'équilibre entre races et d'une vision communautariste et d'un idéal trinitaire. Un des points principaux de discord est la séparation de la religion de l'Etat. Dans le cas de l'Islam cela implique aussi la charia et toutes les agences islamiques qui s'immiscent dans la vie privée des gens. Il est fort peu probable que le statut quo change pour cette zone de controverse qui existe depuis l'indépendance. La Malaisie malaisienne séculariste fait face à la Malaisie islamo-malaise du multiculturalisme asymétrique. L'oligarchie au pouvoir a construit son discours d'harmonie raciale et sociale des différentes composantes du pays tout en œuvrant avant tout à sa survie politique et en assurant sa domination sur l'Etat par un clientélisme poussé. En conséquence de l'organisation sociale, les inégalités sont magnifiées par un écart des richesses abyssal. Kuala Lumpur, dans son envers du décor est une ville « dure » pour la partie de la population échappant au clientélisme d'état. La pauvreté, le faible niveau d'éducation, l'absence d'une culture commune et la criminalité entravent les possibilités d'intégrer la population dans un tissu social homogène à Kuala Lumpur. L'absence d'un système de protection sociale accentue un sentiment de précarité ambiant et de compétition face à un futur incertain. Plus qu'un fossé ethnique entre Malaisiens, c'est un fossé économique et social qui oppose les classes riches aux éléments les plus pauvres de la population urbaine. Les populations marginalisées sont les immigrants, les réfugiés, les enfants des rues, les anciens sans pension, les malades, dans un pays où seule la capitalisation assure une retraite aux non-fonctionnaires.

À l'aune de la mondialisation, le modèle est remis en cause. Le printemps des peuples arabes a été observé avec attention. L'initiative Bersih (2011) a été réprimée avec la vigueur désespérée d'un régime en faillite. En usant de l'arsenal judiciaire et extra judiciaire la coalition joue entre séduction, corde sensible (« regardez le développement du pays depuis 50 ans ») et menaces et chantage (« c'est le BN ou le chaos, un autre 13 mai »). L'écrasante présence du discours de « l'harmonie raciale » alimente la propagande gouvernementale dans un plan de conservation du statut quo en place depuis l'embrasement du 13 mai 1969. D'ailleurs le risque d'émeutes raciales est brandi comme un épouvantail contre toute remise en question du statut quo. Dans ces conditions, le débat sur l'identité, le partage du pouvoir et la démocratie reste une vaine espérance. Les droits de l'homme et liberté d'expression sont deux points qui affectent l'existence d'une société civile forte et responsable. Le bien public est détourné et approprié par le parti au pouvoir. Les points de discordes touchent au traitement des réfugiés, des travailleurs immigrés, mais surtout à la mainmise de l'Etat sur les

médias traditionnels, et à la censure et la propagande qui en sont les deux volets parallèles qui en résultent. Le conservatisme social est justifié comme une demande populaire, pourtant il est difficile de savoir quelle est le degré de libéralisme ou de conservatisme d'une population vivant sous une censure discrète mais efficace. La liberté, et la démocratie sont mises à l'épreuve de la censure. La censure est perçue comme une hypocrisie par ses opposants, un moyen d'intimité et une possibilité de chantage. Avec le contexte d'internet, la possibilité de téléchargements, et d'accès à tous les films censurés en copie pirate, ce combat semble vain. La censure n'est pas tant dans l'accès à l'information qu'à la divulgation d'informations gênantes et de vérités dérangeantes. La censure de films touche surtout à une attitude prude qui interdit tout contenu trop charnel ou des situations « immorales ». Une telle base laisse une grande latitude d'interprétation. Cela a entraîné la pauvreté des productions culturelles. Cela rejoint le manque de sentiment d'appartenance à un quartier à une ville. L'appartenance signifie aussi un sentiment de responsabilité du destin du lieu. Le sens politique de l'appartenance à la cité, la citoyenneté, ne peut s'exprimer en dehors du discours officiel. L'autocensure règne en maîtresse, même sur les projets urbains. Sur le plan politique, la réalisation de l'impossibilité d'avancer avec le statut quo actuel semble pousser aux réformes politiques et sociales ébauchées par le gouvernement du premier ministre Najib en 2011. Ces réformes (dont la suppression de l'ISA) sont contraintes par la perspective de plus en plus réelle de voir le pouvoir échapper au parti en place depuis cinquante ans.

Kuala Lumpur, ville aérogare

En attendant, les mobilités réactivées vers le monde et la construction d'identités multiples, restent un fondamental des classes moyennes non-bumiputera. Au sentiment d'exclusion progressive d'une Malaisie multiculturelle répond la tentation d'ouvrir des portes de secours. La reconstruction des identités se fait par la connexion avec l'Angleterre, la familiarité avec l'Australie ou Taiwan. Tout en continuant d'appeler Kuala Lumpur, certains Malaisiens ont jeté l'éponge et se sont acheté une possibilité de porte de sortie internationale, si un jour leur situation devenait intenable. La relation au monde à Kuala Lumpur est semblable à une situation de transit. Comme dans une salle d'embarquement d'un aéroport, les habitants sont en attente pour un vol vers d'autres contrées proches ou exotiques. Tous jouent un rôle, pour se défendre contre la masse des yeux qui les regardent. Ils affichent un visage fatigué ou blasé ou excité dans l'attente de ce vol. Il y a une carapace construite pour éviter de se faire agresser par cette diversité refluant. L'aéroport est un sas entre deux mondes, un lieu irréel, à la fois oppressant et excitant. L'analogie avec une ville multiculturelle si elle est aventureuse peut néanmoins être tentée. Certains rêvent à d'autres destinations, sûres d'elles-mêmes et plus flatteuses qu'une aérogare, aussi luxueuse soit-elle. La vraie vie est ailleurs dans des villes bien ancrées à leur histoire, culture, population. Qui souhaite vivre dans un terminal et en être heureux et fier ? Bien que les gares, aérogares soient de plus en plus des lieux de vie, cela reste difficile à mettre en place, puisque la fonction même du lieu est le passage, pas la destination. Un lieu aseptisé où se côtoient des populations différentes, où s'observent des populations différentes, mais qui ont toutes des destinations différentes et qui finalement ne sont là que pour un court transit. D'autres dynamiques moins visibles arrivent aussi à émerger, celle d'un réveil d'une société civile qui a été brimée. La comparaison avec d'autres pays, semble donner des raisons pour espérer un régime plus démocratique et inclusif. Ville sas, ville *departure lounge*, ville où les résidents sont en transit. Venus de nulle part, allant partout, mais sans attachement à l'endroit. La création d'une nation malaisienne est conditionnée par la liberté de chacun de choisir son affiliation ethnique et d'en changer. Dans le cadre légal actuel, il n'existe pas de telle possibilité. L'impossible métissage reste donc d'actualité. Les partis politiques essaient maintenant d'aller

au-delà des divisions ethniques pour sortir de l'improductivité d'une telle impasse qui empêche un réel projet de société

Gouvernance : un Grand Kuala Lumpur en attente

L'ETP a pour objectifs de s'adresser aux blocages du pays, en administrant des pratiques managériales aux décisions politiques. L'aire métropolitaine de Kuala Lumpur, semble donc prête à recevoir un coup d'accélérateur pour compenser des années de planification partielle, avec la mise en place de l'outil du « Grand Kuala Lumpur ». Sa mise en place officielle par le 10^{ème} plan malaisien est destinée à intégrer les différentes entités administratives du système urbain de la « vallée du klang » pour faire de la métropole une ville globale et exemplaire. Pourtant, des doutes surgissent, la réalité du Grand Kuala Lumpur semble plus inscrite dans l'imaginaire des planificateurs que dans la réalité du terrain. En prenant un œil attentif aux documents de planification, il apparaît néanmoins que l'expression *Grand Kuala Lumpur* est utilisée pour les objectifs démographiques (10 millions d'habitants en 2020). Les projets pour le « Grand Kuala Lumpur », qui représente l'un des douze chapitres clés de l'ETP et des objectifs pour 2020 semblent contraints par des limites administratives que l'ETP prétend intégrer. Les projets urbains mentionnés sont tous dans le territoire urbain de KL et de Putrajaya (qui ne représentent que 15% du territoire et 25% de la population). La part du Selangor est absente. Il est clair que la concertation n'est pas encore vraiment intégrée. Seuls les territoires fédéraux apparaissent. Mobilité dans les périphéries marginales de la ville, coincées entre le local et le global, loin des centres-villes 'créateurs'. Ces zones sont négligées comme si elles ne faisaient pas partie de la ville globale. Ce sont des zones périphériques, dortoir, mais aussi d'activités. pas encore incorporée par les politiques urbaines, mais qui a soudainement changé. Ceci dit il ne s'agit pas d'une entité fusionnant les limites administratives et corps administratifs existants. Il s'agit d'une opération de coordination orchestrée par le gouvernement central. Cette vision territoriale est devenue ancrée dans les esprits puisque pour de nombreuses personnes, les banlieues sont perçues comme des villes sans lien avec la ville centre, puisqu'elles appartiennent à l'état voisin ou bien parce qu'elles ont-elles aussi un statut de « ville ». Il est intéressant de noter que l'ensemble des discours suit cette ligne de pensée, depuis les journaux, en passant par les points de vue politique mais aussi académiques. Cela procure des erreurs méthodologiques qu'il faut noter. Par exemple, les statistiques entre villes reportent toujours la *wilayah* de Kuala Lumpur mais oublient d'y inclure ses banlieues. Même des papiers académiques, publiés localement comportent ces erreurs. L'une compare Hong Kong et Kuala Lumpur dans ce qui se veut une approche rigoureuse; Sauf que pour la première l'ensemble du territoire autonome est pris en compte (et intègre donc tout le système urbain), alors que la seconde se limite au territoire fédéral qui représente 5% de la superficie et 20% de sa population (Kasipillai & Chan, 2008). Dans l'œil des habitants, cette expression peut aider à concevoir une nouvelle identité et à appartenir à une dénomination qui correspond au vécu puisqu'au quotidien les gens franchissent ces frontières invisibles.

Touristification en marche

La ville et le tourisme sont très souvent abordés distinctement, ce qui a pour effet une séparation tant institutionnelle qu'académique. La rupture entre tourisme et ville a marqué le champ d'études universitaires. L'absence de consensus sur les questions relatives au tourisme semble être une constante suivant la discipline d'origine des chercheurs et experts. Les

géographes ont intérêt à servir de lien entre ville et tourisme, notamment dans la perception des systèmes urbains. Le tourisme dans la ville est assez récent, et recouvre des réalités différentes. Entre les résidents touristiques à long terme, les retraités, les étudiants et les touristes plus conventionnels. Le tourisme se traduit par plusieurs tendances, soit l'augmentation constante du nombre de touristes depuis les années 1970, l'augmentation de l'offre et de l'infrastructure touristique durant la même période et les changements de comportements. Il apparaît une diversification des pratiques touristiques en parallèle à la standardisation des comportements des populations urbaines notamment pour les catégories sociales aisées. Cette standardisation s'oppose à la recrudescence d'un mouvement de différenciation cherchant à la contrer avec l'utilisation d'éléments symboliques et de signes culturels distincts. Ces signes sont utilisés abondamment par le tourisme, comme attributs de mise en tourisme. Kuala Lumpur, depuis dix ans, a connu une touristification accrue. Les quartiers sont déclinés comme autant de destinations à explorer. L'offre touristique commerciale s'est développée. La ville attire un nombre croissant de touristes, par sa diversité et sa bonhomie, éloignée de la stérilité parfaite de Singapour et de la massification touristique de Bangkok. Cependant, les changements de perception prennent du temps, surtout pour les résidents. Ceux-ci doutent des capacités d'attraction de leur ville. Ils considèrent normal que la ville ne retienne pas les touristes (Hairul, et al., 2004). Ils sont aussi les premiers à saisir les opportunités de vols bon marché vers les destinations touristiques de la région. La qualité de vie, se référant non seulement aux produits touristiques et aux infrastructures d'accueil, mais aussi à la vie urbaine devient un principe clé du tourisme urbain.

Les résidents jouent un rôle pivot d'entraînement et d'animation qui sont au cœur de la touristification urbaine. L'entrée des résidents dans la société des loisirs anticipe la touristicité d'une ville. La ville créative, à laquelle participent résidents et visiteurs, étant le catalyseur d'une telle mise en scène urbaine (Paskaleva-Shapira, 2007). La festivalisation et la *ice cream economy* ne sont pas très développées pour une ville aux aspirations mondiales, sans doute à cause des restrictions légales et morales. Cependant, cette consommation, en dépit de ses limites pour la compréhension urbaine, marque par son influence et son importance des territoires à l'échelle métropolitaine. L'espace touristique de Kuala Lumpur est surtout concentré au centre historique de la ville et à Bukit Bintang. Pourtant il ne se limite pas au triangle d'or ou à la ville ancienne. Des sites comme Sunway Lagoon ou Petaling Jaya sont visités par les touristes, sans que ceux-ci se sentent dans un cadre étranger ou non touristique. L'animation se retrouve dans les centres de l'aire urbaine, confirmant la réalité du multcentrisme de Kuala Lumpur. La métropolisation par le tourisme est évidente dans le choix de visite de certains lieux comme Batu Caves, The Mines, Sunway Lagoon ou Genting. Par conséquent le tourisme alimente l'existence de la ville, définie par son dynamisme commercial et la profusion d'offre de distribution et d'alimentation.

Mots clés	Kuala Lumpur
Sélectivité	La ville est utilisée surtout dans ses espaces de centralités commerciales et ludiques. Les fonctions commerciales sont prépondérantes.
Rapidité	Visites de transit courtes. Visites de shopping (proximité) courtes aussi. Importance des visites de famille et amis, ainsi que du tourisme résidentiel, qui compense.
Répétition	Ville de transit, et tourisme urbain récent. beaucoup de premières visites. Les visites répétées le sont avec insistance. Intérêt pour le style de vie urbain plus que pour sites touristiques.
Inconséquence	Kuala Lumpur, ville neuve du tourisme. Pas de muséification, c'est l'inverse. La modernité vend ainsi que son style de vie. Dépendante des aléas de l'actualité

(image conservatrice et totalitaire)

Figure 40 : Kuala Lumpur, métropole touristique

(Adapté d'après Ashworth)

En se basant sur les critères du tourisme urbain, développés par Ashworth, Kuala Lumpur, se touristifie de manière originale. Son attraction provient de sa modernité tropicale et de son offre commerciale qui en fait une ville ouverte sans interruption. L'image qui en résulte pour Kuala Lumpur est un lieu de centres commerciaux, de congrès, de parcs à thèmes, parsemée de quelques vestiges d'un passé idéalisé, noyés dans un déferlement de modernité et de commercialisation (Figure 40). Mais elle reste dépourvue de lieux oniriques, d'invitation au rêve et à l'évasion, en dehors du cadre relativement modeste du parc de KLCC. La modernité et la ville de classe mondiale sont les thèmes dominant du discours touristique. Les intentions d'élever Kuala Lumpur au statut de ville de classe mondiale et globale sont contrées par la réalité. Les avis critiques, tant des résidents que des touristes montrent les limitations auxquelles la ville doit faire face. Les pratiques touristiques et urbaines et les représentations reflètent les tiraillements de la société. La participation à une société des loisirs chez les résidents reste cantonnée à une élite, même si la classe moyenne découvre le tourisme d'évasion. La pratique récréative et touristique de l'espace urbain de Kuala Lumpur par les résidents demeure l'exception plus que la norme. Mais la consommation urbaine par les résidents se fait dans des pratiques culinaires (restaurants/yum cha) et ludiques (parcs à thèmes) qui se différencient des pratiques de loisirs urbains en Europe. Les touristes occidentaux tendent à percevoir une identité malaisienne, sans doute par manque de proximité culturelle, mais les touristes asiatiques sont au fait des groupes ethniques, et voient avant des groupes vivant ensemble, avec le groupe malais faisant figure de peuple « fondateur ». En cela, le groupe Malais représente le pays, alors que les autres groupes ont encore les yeux rivés vers l'étranger. Les touristes perçoivent la ville au travers du filtre de leur proximité culturelle. Les Occidentaux lisent les éléments d'occidentalisation et notent les différences, tout en accentuant l'influence négative du climat et l'impression de bouillonnement. Les Moyen-orientaux apprécient la place de la nature et l'humidité, tout en critiquant les manquements en planification de l'aménagement urbain. Les Asiatiques voient la diversité de la ville, comme unique. Dans l'ensemble l'aménagement urbain est perçu comme médiocre à cause de la pauvreté de l'intégration du système de déplacements urbains. Mais la ville, se touristifie de manière originale, avec un phénomène de tourisme résidentiel et d'infusion touristique qui s'inscrit dans la tradition communautariste du pays, sans être perçue comme une menace sociale. La place de chacun dans le pays, la citoyenneté et le degré de diversité, sont autant de questions ouvertes.

Nous avons vu combien les questions de gouvernance nationale (jeu politique bloqué) et métropolitaine (morcellement administratif et manque de mécanismes électoraux) restent ouvertes et ne favorisent pas l'aménagement d'un système touristique urbain. La promotion de la métropole bute sur les mêmes blocages administratifs que sa gouvernance. Plutôt que de chevauchement de compétences, il s'agit de juxtaposition, qui souvent s'accompagne de différences politiques. Une marque « Grand Kuala Lumpur » devrait être segmentée en deux niveaux différents. Un premier niveau, en externe, destiné au marché international et éloigné, qui pourrait sous la marque « Kuala Lumpur » introduire l'aire métropolitaine. Le second niveau, développé en interne, pour l'image de marque locale (résidents), pourrait décliner les différents sites de la zone métropolitaine sous des marques individuelles comme Sunway Lagoon, Batu Caves, Genting Highlands, Putrajaya. En bref, culturellement Kuala Lumpur

n'est pas promue par les autorités locales selon le caractère des habitants, mais plutôt selon des critères de consommation supposés attirer les visiteurs. Les guides de voyages comme *Lonely Planet* ou *Insight* renvoient cette perception sur les stéréotypes d'une société multiculturelle figée et consumériste. Ces symptômes de flou dans la définition de l'identité urbaine et puis dans l'affirmation d'un caractère urbain créent un message peu confus qui explique aussi le déficit d'image de la ville, voire du pays. Pourtant, l'observation montre qu'un pays comme Taiwan a su dépasser le déficit d'image en s'interrogeant sur son essence. En captant les notions de convivialité, d'accueil et de bonhomie qui stéréotypent Taiwan, la dernière campagne de communication de Taipei, a su mettre en valeur ces notions (Taiwan, *Touch your heart*).

La fidélité à la marque Kuala Lumpur est faible, étant donné que la marque est pratiquement inexistante (Figure 40). Le Kuala lumpurien est issu de la ville depuis une ou deux générations seulement et la constante mutation de la ville ne le désoriente pas trop dans la mesure où la mémoire familiale se situe généralement dans un autre état et la mémoire immédiate du lieu ne remonte qu'au plus à quelques années. Pourtant en partageant une expérience commune, les résidents, par leur travail, loisirs et pratiques des espaces publics redéfinissent le sentiment d'appartenance et l'appropriation du lieu. La qualité de vie urbaine, qui affecte non seulement la satisfaction des résidents, mais aussi celle des visiteurs qui utilisent les mêmes lieux, transports est un élément clé de définition de la ville de classe mondiale. Les dynamiques de qualité urbaine, permettent de gagner en valeur urbaine, attirer la classe créative qu'elle soit résidente permanente, temporaire ou passagère. Cette qualité de vie génère un narratif du lieu qui s'avère plus durable que n'importe quel gratte-ciel « iconique ». Celle-ci se développe inégalement à Kuala Lumpur.

9.1.2 *Modèle urbain : Hybridations et ville demi-globale*

Le modèle de Kuala Lumpur, est bâti autour de sa diversité, par la présence de populations différentes. La croissance démographique et spatiale la différencie aussi d'autres villes du monde. Dans le contexte de la vallée du Klang, les territoires se construisent autour de cette obligation d'intégration et dont les équipements ne suivent pas forcément l'évolution démographique. Le concept de valeurs asiatiques en mettant en avant des droits et devoirs collectifs et une vision patriarcale de la société contribue à l'acceptation de ce compromis social. La mondialisation altère la portée des actions du gouvernement et en modifie la vision nationale. Kuala Lumpur est une ville de flux où tout ce qui est solide semble se fondre dans l'air, ou plutôt dans le béton, l'acier, le verre tout en s'incorporant à une verdure qui n'en finit pas de se réduire à une peau de chagrin. C'est surtout dans les grands ensembles, à l'architecture brutale et triste que cette absence se fait le plus cruellement sentir. L'ambition d'accéder au rang de ville de classe mondiale, reste la première pour la ville. La ville globale de Sassen insiste sur le pouvoir d'influence de telles villes. Pour Kuala Lumpur, c'est avant tout d'avoir les attributs généralement acceptés pour être qualifié dans la cour des grands et ainsi rester dans le circuit mondial. La ville s'est développée par le façonnement d'une société atomisée mais viable, malgré une force centrifuge et la tentation du *salad-bowl* plus que du métissage. Sensation de salle de transit, tout le monde est côte-à-côte mais dans une dimension temporaire. Personne ne souhaite faire d'un salon d'embarquement le lieu où il établirait domicile ! La ville hésite entre stabilité communautaire actuelle ou le risque démocratisation. Le plus qu'est la situation multiculturelle de la ville, sa diversité peut aussi devenir un handicap si les cultures ne sont pas perméables et sont figées dans des limites intransgressibles. L'idéalisation de la trinité raciale (discours officiels, publicités,

conversations) et la perception véhiculée, les restrictions légales et le risque de briser le statut quo sont autant d'éléments qui empêchent la richesse multiculturelle de Kuala Lumpur de devenir un métissage et de générer une culture urbaine unique.

Ville créative ?

La ville créative est déjà dans un processus de métissage ethnique et de fusion socio-économique. La technologie, les talents et la tolérance ; les « t » de Florida sont présents avec des degrés différents. L'absence de libertés individuelles affecte le classement de la ville, tant sur la tolérance que sur l'attraction de talents et la qualité de vie urbaine. L'importance de phénomènes migratoires caractérise la ville, avec de nouveaux flux. Les politiques d'aménagement de Kuala-Lumpur, avec schémas directeurs, témoignent d'une recherche de solutions urbaines globales de bonne pratique issue des modèles européens. Les plans d'aménagements des années 1990 tentent d'incorporer à la fois les changements technologiques (villes numériques) et l'expertise écologique (villes vertes et non polluantes) dans la création de villes nouvelles MSC (Multimedia Super Corridor- Cyberjaya) et Putrajaya. On peut revenir aux théories de Castells sur la fracture urbaine de la mondialisation entre les tenants du savoir et de la technologie et ceux laissés-pour-compte. Le tourisme et la satisfaction des touristes sont perçus comme des éléments reflétant l'urbanité de la ville et sans doute son besoin de reconnaissance comme « ville mondiale ». Kuala Lumpur souffre de provincialisme quand elle se compare à Bangkok, Singapour et Hong Kong. Le complexe d'infériorité, associé à un caractère bravache qui souvent s'en remet à l'explication « culturaliste » pour justifier ses succès moindres. Encore faudrait-il savoir si les critères des « succès » se limitent aux dépenses touristiques et à un point de vue purement économique du tourisme et de la ville mondiale. Les avantages de la ville tiennent au coût de la vie modéré, à la facilité à y vivre. Kuala Lumpur, tout en étant une ville qui aspire à un statut de ville mondiale, se détache par sa capacité à attirer des populations qui ne vivraient pas dans d'autres villes mondiales, pour des raisons économiques, climatiques et sociale. La mondialisation a accéléré l'opposition entre le modèle d'état-nation et celui de l'ouverture avec une abondance de logements, une offre commerciale abondante et la facilité d'y circuler. Les infrastructures se rapprochent de la ville de classe mondiale, mais la structure urbaine et sociale s'en écarte. Les barrages de l'accès de Kuala Lumpur au statut de ville de classe mondiale sont fonctionnels (attributs, index économiques), institutionnels (découpage administratif), économiques (choix de croissance économique), culturels (tensions, liberté accrue), politiques (barrières légales, élections, statut, etc). La ville hésite entre la possibilité d'une production d'une métropole ouverte, démocratique, créative, libérale (comme vantée par les objectifs d'une ville de classe mondiale, le Malaysia plan 2010 et le l'ETP) ou bien choix de l'exceptionnalisme et du nationalisme contre le cosmopolitisme du projet de ville mondiale. Autrement dit, se moderniser au point de perdre son âme, ou bien rester en retard et soi-même. La morphologie urbaine souffre de son étalement et du développement anarchique du réseau routier et de l'urbanisation qui en découle. Les transports publics forment l'un des principaux écueils dans l'aménagement urbain. Tous concordent sur ce point qui empêche la ville d'être considérée efficace et d'avoir une haute qualité de vie. Certains touristes et résidents évoquent l'idée d'une ville globale en devenir, une ville demi-globale.

Modèle urbain de Kuala Lumpur : une ville demi-globale

Ce qui caractérise Kuala Lumpur c'est la flexibilité ou l'adaptation face au changement de la morphologie urbaine. Le conservatisme n'est pas focalisé sur le bâti, mais

autour des relations sociales. La logique de croissance influence le plus les dynamiques urbaines. Les nouveaux condominiums s'élèvent et viennent cacher les précédents, toujours à la recherche d'une exclusivité qui disparaît aussi vite qu'elle était venue. Le modèle de coexistence relève davantage de la superposition que de la juxtaposition polarisée spatialement. Le système économique moderne et l'économie informelle participent au dynamisme commercial et à l'animation urbaine avec une multicentralité poussée des fonctions urbaines. En cela l'urbanité de Kuala Lumpur, se situe entre les modèles de Johannesburg et d'Amsterdam, tels qu'expliqué par Lévy. La ville tente d'intégrer ses éléments de diversité, tout en créant paradoxalement, des villes nouvelles planifiées, mais modèles d'exclusion. Pourtant la ville postmoderne d'Asie du Sud-est diffère du modèle proposé pour Los Angeles, où les différences sociales, économiques se juxtaposent dans un zonage urbain étendu, grâce à l'utilisation de l'automobile. La ville postmoderne d'Asie du Sud-est est juxtaposée, avec un zonage précis des activités mais plus encore révèle des lieux d'intersection et de surimposition. Le Grand Kuala Lumpur, peut être caractérisé par le passage à une échelle urbaine gigantesque en un laps de temps court, par la transformation de l'espace agricole environnant (plantations) en une métropolisation accrue : lotissements pavillonnaires, villes satellites bâties autour de projets industriels (Shah Alam), centres commerciaux irrigués par un réseau autoroutier et multicentralité métropolitaine. En s'approchant du sol, la verticalité laisse place à un univers strié d'autoroutes, de fils électriques, d'échangeurs et de canalisations à ciel ouvert qui laissent le piéton sans ressources et le visiteur prisonnier de ces îlots sans connexion au reste de la ville. L'expérience urbaine devient rapidement un enfer si l'on n'a pas de voiture. En conduisant, on se rend compte aussi que le développement autoroutier limite les circulations de quartier à quartier. Tout passe par des autoroutes goulets d'engorgement, naturellement bouchées et une simple course à un kilomètre, dans un autre îlot, peut prendre dix kilomètres et plus de quarante minutes. Kuala Lumpur fait bande à part en Asie, avec une morphologie et des caractéristiques qui la différencient de ses voisines et la rapprochent du modèle nord-américain. La ville a une morphologie de type Los Angeles, complètement motorisée, striée d'autoroutes, avec un réseau de transports publics sous dimensionné, elle a une grande diversité ethnique qui correspond aux attributs de la ville postmoderne de Soja (flexopolis, métropolarités, cosmopolisme, îlots forteresses et exopolis). Par rapport à la ville postmoderne de Soja, Kuala Lumpur présente des différences majeures.

Modèle de KL	Caractéristiques du modèle de Kuala Lumpur
Exopolarités	Multicentralités– Vitalité commerciale de flexopolis Ilots forteresses, zonage urbain
Flexopolis : Croissance et souplesse	Rénovation urbaine - modernisation Libéralisme économique - mégaprojets
Superposition demie-globale	<i>Superposition plus que juxtaposition.</i> Collision économique : fordiste, traditionnelle, postmoderne
Cosmopolis Centrifuge	Modèle multiculturel asymétrique – plurilinguisme - mobilités
Muselage contrôlé	Présence policière, maillage étatique serré, religion Mais aussi Harmonie tranquille & sécurité
Fluide entreprise	Dynamisme commercial – entrepreneuriat

Figure 41 : Modèle urbain de Kuala Lumpur

La recomposition urbaine s'est faite par l'utilisation extensive des importantes réserves foncières de l'espace métropolitain pour développer l'urbanisation industrielle, résidentielle et les nouveaux quartiers d'affaires (Figure 41). Les caractéristiques du modèle

urbain peuvent se cartographier, avec l'étalement, le zonage des activités (ZI, parcs technologiques, villes nouvelles), les différences sociales (privatisation de l'espace), la multicentralité (méga-complexes) et la superposition sociale, culturelle, économique et ethnique, et enfin l'importance des infrastructures.

Malgré son caractère hybride, la ville affirme aussi son asianité par certains attributs dont un dynamisme commercial qui est distinct de celui des métropoles postmodernes occidentales. La profusion de zones commerciales, de centres commerciaux, de marchés, d'étals qui suivent la croissance urbaine expriment une surimposition des activités qui façonne un modèle original de centralités. De plus, la rupture entre ville centre et centres secondaire est minime, même la nuit ou en fin de semaine. Kuala Lumpur aujourd'hui, semble intégrée aux réseaux commerciaux mondiaux. Ce sont des espaces souvent interchangeables dans leur aspect, mais aussi constitués d'une structure hétérogène, avec des maisons très haut de gamme et des HLM. La philosophie d'aménagement privilégie une approche globale de la ville, mais le pragmatisme économique favorise des solutions libérales, tout en y ajoutant un laisser-faire commercial qui en explique le dynamisme, mais aussi la fragilité. L'infrastructure et le zonage urbain ségrèguent, mais l'offre de services est présente partout. Le contexte de Kuala Lumpur, est basé sur la croissance effrénée, le changement, le renouvellement urbain constant, qui va parfois à l'encontre du schéma directeur. La rapidité des changements est une donnée qu'il convient de ne pas oublier. La modernité est valorisée : « *plus grand, plus haut* », pour valider ce développement tant recherché, mais au détriment de la qualité de vie et de l'urbanité, malgré des schémas directeurs qui annoncent le contraire. En cela, le qualificatif de « ville demi-globale » semble adéquat, pour une ville qui hésite entre la griserie d'un développement fulgurant et le confort exigent de la maturité urbaine. L'articulation de la mondialisation entre flux et lieux se situe sur plusieurs échelles et procède de la superposition et de la juxtaposition. Plus qu'une juxtaposition sociale, Kuala Lumpur est caractérisée par une superposition sociale. Le développement d'une société harmonieuse et unifiée est devenu un objectif officiel de politique publique (autour du concept *Satu Malaysia* 'Une Malaisie'), peut-être rendue plus urgente par les troubles communautaires survenus récemment et les risques de radicalisation politique. Cependant, les changements de comportement, la force de la croissance économique et le confort relatif de la ville permettent de diffuser le mécontentement. La vitalité d'un plurilinguisme de superposition participe à l'animation urbaine, définit l'identité urbaine et compense les limitations d'une ville créative en attente. Kuala Lumpur offre un portrait hybride, naviguant entre plusieurs modèles, dont celui de la ville postmoderne, celui de la ville comptoir asiatique et celui de la ville champignon. Mais cette hybridation est peut-être appelée à être le modèle de Kuala Lumpur.

CONCLUSION GENERALE

Au début de cette recherche, était posée la question de comprendre les dynamiques urbaines de Kuala Lumpur, face à la mondialisation en regardant conjointement l'urbanisation et la touristification. La première partie a donc consisté en un éclairage et un approfondissement épistémologique des théories et réflexions sur les questions urbaines et touristiques. Cette étape était un préalable à la compréhension de notre recherche. La deuxième partie a été axée sur le contexte de Kuala Lumpur et ses dynamiques contemporaines. La troisième partie s'est intéressée aux pratiques de loisirs et à l'offre touristique dans l'aire urbaine de Kuala Lumpur, comme reflet des dynamiques urbaines inhérentes à une métropole en transition.

Le principal objectif de cette thèse a donc été de voir quel est le lien entre les territoires des touristes et ceux du tourisme au sein de notre espace d'étude. La proposition du *tourisme pour dire la ville*, où le tourisme est entrevu comme miroir social, politique d'une société, a servi de ligne directrice. La touristification est un phénomène qui traverse les villes de pays développés : Amérique du Nord, Europe, Australie, Extrême-Orient et Singapour. Dans un pays à l'économie aux revenus intermédiaires qui a souvent construit son développement sur un discours alternatif, non-occidental, il a été intéressant de voir les formes prises. L'enquête et les observations faites par cette recherche montrent que les trajectoires des touristes ne sont pas aussi prédictibles que les autorités et professionnels veulent le faire entendre. Les aspirations touristiques de Kuala Lumpur sont énormes. Une telle métropole associe le développement de la qualité urbaine à celui de la qualité touristique. Les attractions touristiques créées de toutes pièces répondent à un type de tourisme de masse. Ni pour les touristes, ni pour les résidents. Usages et pratiques de la ville illustrent l'absence des territoires et de quartiers auxquels la population est attachée. Le caractère neuf et la flexibilité pragmatique par rapport à la conservation et au patrimoine font que l'urbanisme est libre de contraintes. La logique pro-croissance continue d'avoir l'avantage à Kuala Lumpur. La passion française pour l'histoire et le patrimoine, pour la notion de paysage, et les résistances au changement ne sont pas de mise. Un peu comme l'hausmannisation de Paris sous le Second Empire, la population accepte et embrasse le changement qui est vécu comme une amélioration du présent plus qu'une perte ou un danger. En parallèle, l'appareil d'état utilise son pouvoir fort pour avaliser les changements face à une société civile qui ne fait que se réveiller.

Ensuite, la touristification de Kuala Lumpur, apparaît inégale. Les différences économiques et sociales étant très vastes au sein de la ville. La société est fracturée, par un morcellement ethnique, mais surtout davantage entre citoyens et la masse d'immigrés au statut précaire qui constituent plus de vingt pour cent de la population métropolitaine. Alors que les villes prémodernes ont été construites à des fins d'échanges, défensives, de pouvoir et religieuses, les villes modernes ont été purement fonctionnelles. La mondialisation a réveillé les dynamiques historiques et la redécouverte de l'importance du « patrimoine » qu'il soit neuf ou ancien. Elle se manifeste par la mise en valeur du patrimoine multiculturel, par la création d'enclaves ethniques à vocation touristiques officielles. L'éclosion de clusters à usages mixtes (ludiques, touristiques, patrimoniaux, sociaux, professionnels) et à objectifs à échelles différentes (locale, nationale, mondiale) s'est exprimée avec la création de sites de Chinatown ou Little India, de KLCC, de Putrajaya et aussi de mégacomplexes. Kuala Lumpur a renoué avec les influences extérieures d'une société multiculturelle et elle se réinvente en ville touristique. La touristification urbaine est récente, depuis les années 2000. Elle neutralise les inhibitions créées par la construction nationale et épouse cette tendance. Les pratiques touristiques et résidentielles illustrent la mise en tourisme de la ville et son développement récréatif. La *touristicité* urbaine est devenue importante. Les flots de touristes

le confirment. La ville épouse certaines caractéristiques du modèle de Hannigan. La ville accueille des touristes qui ont une culture touristique développée, mais l'offre reste moins développée qu'à Singapour. Cela est aussi perçu positivement par certains qui trouvent la ville plus authentique et moins *marketée*. Cela concerne surtout les touristes occidentaux. Les touristes de pays en développement rapide, notamment les classes moyennes, demandent une standardisation absolue et sont plus adeptes d'un tourisme de masse, fût-il luxueux. La touristification est en place, mais encore limitée, ce qui est une faiblesse de la ville par rapport à Singapour ou Bangkok. Les résultats de l'enquête et la fréquentation montrent que la touristification urbaine est engagée. Mais la ville n'est pas encore passée au stade d'une commercialisation touristique intense. L'infusion des pratiques de loisirs avec les résidents reste limitée à une élite urbaine. Mais ce handicap est aussi sa force, voire son charme pour certains touristes.

Kuala Lumpur souligne l'importance d'une culture globale, mais d'un ancrage local qui soit accueillant et non défensif. L'identification au lieu pourrait alors se développer en abandonnant une relation constante à une appartenance ethnique construite localement et qui finalement devient un élément caractéristique de la psyché malaisienne. Malgré tout, le contexte urbain transparaît. Par le biais du filtre du tourisme, la ville se représente encore comme un raccourci de l'Asie. Une entrée rapide et simple, avec assez de couleurs et de diversité pour nourrir les yeux en quête d'exotisme et de *tourism gaze*. Et les amateurs d'exotisme pestent contre la standardisation, l'occidentalisation, alors qu'il s'agit d'un processus dynamique de modernisation et aussi malgré tout d'appropriation de la modernité et des influences extérieures. La banalité des espaces suburbains, du *sprawl*, de la classe moyenne en pleine ascension, des mégacomplexes ; le *cosmopolitanisme* de voisinage sur fond de *malls* kitchs et sous les cieux tropicaux agités ; l'ombre du courroux d'un pouvoir intransigeant ; l'esthétisme de la ville, ses contrastes, son manque de culture, ses écarts, ses divisions finalement se recomposent ensemble. Tout est remixé, recyclé comme après un orage sombre et violent, subit qui s'abat sur la ville et régénère l'espace.

Le système malaisien est différent du modèle européen ou américain. Les effets de la mondialisation exacerbent deux tendances opposées entre le discours libéral du capitalisme et le discours conservateur de l'islamisme qui se retrouvent dans le paysage urbain. Quelques soient les tendances dominantes, les discours politiques et touristiques se complètent dans la construction nationale, en développant l'imaginaire du pays tropical développé, de la nature et des traditions du *kampung*. La diversité est rationalisée autour du projet national construit sur un communautarisme tridimensionnel (malais, chinois, indien) et asymétrique autour du primat islamo-malais. Pourtant, le discours de l'harmonie cache des tensions socio-économiques qui resurgissent violemment à chaque crise politique. On ne peut oublier les doutes émis à l'indépendance quant à la loyauté envers le pays. Et l'on retourne à deux visions opposées de la société : la vision islamo-malaise ou la vision égalitaire, qui ressemblerait au modèle singapourien. Les migrations, des 19^{ème} et 20^{ème} siècles, dans leur relation à la révolution industrielle puis à la colonisation, ont produit le tissu sociétal malaisien : un ensemble de communautés organisées en réseau de sociabilité et de services. La coexistence de groupes différents au quotidien se fait sans vagues, malgré les discours communautaristes. Le clientélisme issu du communautarisme produit un sens de l'intérêt commun limité dans un contexte de compétition entre groupes ethniques. La ville reprend des formes urbaines métropolisées, avec un étalement et une motorisation nord-américaine, mais avec des fonctionnalités asiatiques. Le dynamisme commercial atténue la brutalité de l'étalement et des polarisations sociales, tout en créant des centralités multiples qui s'appliquent aussi à la distribution du tourisme. La durabilité du projet de développement économique et social de

Kuala Lumpur, laisse entrevoir de nombreuses zones d'ombres. Le manque de transparence, la difficulté d'obtenir des données fiables, les arrangements faits en silence, la corruption, les manipulations et l'appareil de répression (police, ISA) font de Kuala Lumpur une ville à la qualité de vie inégale. La démocratie est limitée et le primat des droits collectifs sur les droits individuels façonne la société. De plus les mécanismes de protection sociale et les éléments de social-démocratie qui font les villes de classe mondiale restent minimaux. La ville n'a pas vraiment de conscience urbaine métropolitaine. Les tensions ethniques latentes, l'amplitude extrême des revenus, l'anarchie de l'aménagement, le primat de la croissance font de Kuala Lumpur une ville de classe mondiale incomplète. Certains répondants ont évoqué l'idée d'une ville « demi-globale ». Cela renvoie cependant aux tendances d'homogénéisation des systèmes urbains, comme expliqué dans la première partie. Les villes du « nord » ont des espaces de sous-développement chronique et les villes du « sud » sont des poches de richesse et de connexion globale. La ville ressemble à la fois aux modèles urbains postmodernes de Soja et de Dear & Flusty, comprend des éléments de la ville touristique de Hanningan tout en incorporant des éléments uniques : superposition d'éléments fordistes et postmodernes, multiculturalisme asymétrique, dynamisme commercial, harmonie communautaire codifiée, contrôle étatique.

L'absence d'identité dominante à Kuala Lumpur, favorise un *Salad bowl* permanent avec l'assimilation à un ensemble composite où l'on reste chinois, expat, indien, malais grâce au support communautaire (écoles, médias, affaires...). Le tout baigne dans une culture globale anglo-saxonne, sinicisée dans l'esprit, mais aussi en butte à la culture étatique, tentant de valider une vision malaise et musulmane. La croissance socio-économique de la Malaisie est accompagnée de politiques gouvernementales pro-malaises visant aussi à donner à cette modernisation un visage malais et islamique. A la différence de Singapour où la modernité promue par le gouvernement passe par la construction d'une identité globale (anglophone ou sinophone), la Malaisie cherche à perpétuer son identité traditionnelle et son discours en s'appropriant la modernité. Au delà du Rukunegara et du bumiputrisme, le multiculturalisme et l'existence de la nation malaisienne sont questionnés par la mondialisation. C'est à Kuala Lumpur que le *dilemme malaisien* après le *Malay Dilemma*, et le *Chinese Dilemma* s'exprime. Avec des identités recomposées et des ethnicités individuelles doubles voire multiples, le dilemme malaisien se pose entre adhésion au communautarisme qui a servi de base à la construction nationale ou bien passage à un système unique (soit islamique soit socio-démocrate). Le multiculturalisme malaisien est différent de celui des villes occidentales, avec une asymétrie ethnique officielle. Le modèle de métissage offert est celui d'une intégration dans le modèle islamo-malais défendu par le gouvernement en place. Sa capacité d'attraction est mince. Il est conflictuel avec le modèle individualiste occidental, voire le modèle confucéen dans lequel la tolérance est une affaire individuelle. La sémiotique de l'identité de Kuala Lumpur passe par l'émergence d'une culture urbaine unique qui est la fusion des influences de la ville et non la tentative de répliquer des influences étrangères. La ville, dans ses discours et malgré ses limitations continue de rêver de devenir une ville multiculturelle globale à dominante musulmane qui ait réussi à passer le test de la mondialisation et à devenir une success-story conjuguant identité islamique et modernité.

La ville est en décalage par rapport aux villes globales, riches qui claignent au sommet des classements économiques et de développement humain. Paradoxalement, ce qui constituait le fondement du provincialisme d'une ville multiple en transit peut devenir les ingrédients exclusifs d'une ville de classe mondiale. Les éléments d'altérité devenant alors le creuset d'une identité altière. Le modèle de Kuala Lumpur hérité du 19^{ème} siècle est-il une anticipation des villes multiculturelles, postmodernes, touristifiées et multiples du futur ?

ANNEXES

10 ANNEXES

10.1.1 *Glossaire et abréviations*

Adat	Loi coutumière malaise
ASEAN	Association des nations d'Asie du Sud-est
Backpacker	Touriste sac-à-dos, routard, majoritairement, jeune adulte.
<i>Backpacker trail</i>	Itinéraire des backpackers en Asie du Sud-est, incluant Bangkok et Singapour, les îles et Kuala Lumpur sur le passage.
Bangsa	Race, nation
Bhd	Limitée (berhad), équivalent de la Société Anonyme
BN	<i>Barisan Nasional</i> - Front de coalition gouvernemental (UMNO, MCA, MIC)
Bumiputera	« enfants de la terre », Malais et autres groupes (indigènes de Bornéo)
Charia	Droit islamique (appliqué aux musulmans pour les affaires civiles, religieuses)
DAP	<i>Democratic Action Party</i> . Parti de l'action démocratique, en faveur d'une Malaisie séculaire et égalitaire. Dominant dans les circonscriptions à dominante chinoise.
DBKL	<i>Dewan Bandaraya Kuala Lumpur</i> - Mairie de Kuala Lumpur
ETP	<i>Economic Transformation Programme</i> – Programme de transformation économique mis en place en 2010
Excursionniste	; Visiteur temporaire, à la journée, sans hébergement dans le pays visité, ni pour des raisons d'activité rémunérée - OMT
Flashpacker	Version argentée du <i>backpacker</i> , qui visite les <i>guesthouses</i> , tout en s'offrant des folies. Généralement, adepte des séjours courts
Gopuram	portail traditionnel indien, surmonté de sculptures
Heartland	Classes moyennes et populaires, plutôt xénophobes et conservatrices. Représente le résident moyen, l'homme de la rue, par opposition à l' <i>hinterworlder/jetsetter</i> .
Hinterworld	Néologisme pour l'hyperclasse, naviguant entre plusieurs résidences d'enclaves globales au long de l'année (syn. Jetsetter).
Hyperclasse	Elites nationales et transnationales naviguant entre plusieurs résidences et constituant un réseau influent à l'échelle mondiale, par ses contacts
Hypermonde	Monde créé par les réseaux de télécommunications permettant d'être connecté sans continuité territoriale.
Huaqiao	华侨 - Chinois d'outremer. Appellation courante et controversée des Sino-malaisiens
ISA	<i>Internal Security Act</i> – loi de détention préventive sans inculpation ni durée maximale d'internement (1960). Abolie en septembre 2011
Istana	Palais
JAKIM	<i>Jabatan Kemajuan Islam Malaysia</i> - Bureau du développement de l'Islam en Malaisie.
Jalan	route, rue
Jawi	écriture de la langue malaise avec l'alphabet arabe
JAWI	<i>Jabatan Agama Islam Wilayah Persekutuan</i> (Bureau des affaires religieuses islamiques pour les territoires fédéraux)
Kampung	village, campagne
Kaki lima	Emprise de cinq pieds obligatoire, au rez-de-chaussée des bâtiments commerciaux traditionnels, pour la création d'arcades. Ces arcades sont devenues une figure caractéristique des villes comptoirs de la Malaya.
Khazanah Nasional	Caisse nationale – Outil exécutif de l'état actionnaire

KLCC	<i>Kuala Lumpur City Centre</i> (Tours jumelles Petronas, centre commercial attenant)
KLIA	Aéroport international de Kuala Lumpur (Sepang)
KLCP	Plan Urbain de KL, objectif 2020 (2007)
KLSP2020	Schéma directeur de KL, avec objectif 2020 (2002)
KTM	<i>Keretapi Tanah Melayu</i> (Chemins de fer nationaux)
Lumpurien	Gentilé de Kuala Lumpur – Kuala Lumpurien(ne)
MCA	<i>Malaysian Chinese Association</i> - Association sino-malaisienne. Parti de coalition, formant le Barisan Nasional et défendant les intérêts chinois
Menara	tour, gratte-ciel
Merdeka	Liberté, indépendance
MIC	<i>Malaysian Indian Congress</i> - Congrès Indo-malaisien. Parti de coalition, formant le Barisan Nasional et défendant les intérêts indiens.
MSC	Multimedia Super Corridor- technopôle entre Cyberjaya et KLCC – Statut juridique d'exemption pour les entreprises participantes
Mukim	unité administrative la plus petite
Nanyang	南洋- <i>Océan méridional</i> . Dénomination traditionnelle de l'Asie du Sud-est. en chinois
NDP	Politique de Développement National (National Development Policy)
Negara	Nation, pays
Negeri	état (unité administrative)
NEM	<i>New Economic Model</i> - Nouveau Modèle Economique, introduit en 2010, destiné à remplacer la NEP, par un modèle plus compétitif, focalisant sur l'agriculture, les bioindustries, la finance et le tourisme
NEP	<i>New Economic Policy</i> - Nouvelle Politique Economique -mise en place en 1971, politique de croissance économique et discrimination positive pro-malaise
NST	New Straits Times (Journal)
OMT	Organisation Mondiale du Tourisme
Orang asli	Aborigènes de la péninsule malaise. A la différence du groupe malais (Bumiputera) qui est considéré fondateur, mais pas autochtone.
Pakatan Rakyat	Coalition des partis d'opposition (PKR, PAS, DAP) créée pour les élections législatives de 2008, contre le front gouvernemental (Barisan Nasional)
Padang	« Pré », aussi place d'armes des villes de garnison. Le <i>padang</i> de Kuala Lumpur est l'actuelle <i>Place de l'Indépendance</i> (Dataran Merdeka)
PAS	<i>Parti Islam Se-Malaysia</i> . Parti islamiste panmalaisien. Solidement implanté dans les états du nord-est. Partisan d'une implantation rigoureuse de la charia et farouchement opposé à la coalition en place.
Pemandu	<i>Performance Management and Delivery Unit</i> . Unité de gestion des performances et résultats. Créé en 2010, c'est le bras exécutif de l'ETP au sein du Cabinet du Premier Ministre. Il s'agit de faciliter la mise en place de l'ETP par les différents ministères. Son nom en malais signifie « conducteur », ce qui souligne le rôle moteur de cette entité.
Perkasa	<i>Pertubuhan Pribumi Perkasa Malaysia</i> – Mouvement de défense des intérêts bumiputera. Groupe d'extrême-droite malais créé après les élections de 2008
Petronas	<i>Petroliaam Nasional Bhd</i> - Société Nationale des Hydrocarbures
PKNS	<i>Perbadanan Kemajuan Negeri Selangor</i> – Corporation de développement du Selangor. Organisme public d'aménagement urbain du Selangor. Villes nouvelles, habitat social, zones d'activités

PKR	<i>Parti Keadilan Rakyat</i> . Parti de la justice, dirigé par Anwar Ibrahim, ancien Vice premier-ministre, poulain désavoué du premier ministre Mahathir.
RELA	<i>Ikatan Relawan Rakyat Malaysia</i> - Corps des volontaires du peuple. Milice civile aidant la police contre les illégaux. Ses pratiques sont dénoncées par les ONG de défense des droits humains.
Rukunegara	Articles de Profession de Foi de l'état (<i>Foi en Dieu, fidélité au roi et au pays, respect de la constitution, état de droit, bonne conduite et morale</i>)
Sdn Bhd	Privée et limitée (Sendirian Berhad), SàRL
Surau	Salle de prière musulmane
Touriste	Visiteur temporaire séjournant pour plus d'une nuit et moins d'un an dans le pays visité. Son motif peut être les loisirs, les affaires, visite familiale ou amicale, conférence, réunion, etc à l'exception d'une activité rémunérée -OMT
UiTM	<i>Universiti Teknologi Mara</i> (Université bumiputera)
UMNO	<i>United Malays National Organisation</i> . Organisation nationale des Malais unis. Parti nationaliste de défense des droits malais
Visiteur	Personne visitant un pays autre que celui de sa résidence habituelle, pour moins d'un an et pour tout motif sauf une occupation rémunérée -OMT
WPKL	<i>Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur</i> – Territoire fédéral de Kuala Lumpur
YTL	Yeoh Tiong Lay (groupe immobilier)

10.1.2 *Guide d'entretien*

Exemple de guide d'entretien utilisé pour les entretiens avec les visiteurs. Un autre modèle de guide a été développé pour interviewer les résidents de Kuala Lumpur.



INTERVIEW GUIDE - VISITORS

*Presentation of the subject:*

Hello, my name is....., I am doing a study on visitors mobility and representations of t Kuala Lumpur. *I would like to know more about your experience of KL.* Would you agree to spend less than one hour to answer my questions? This interview is recorded, but it will remain, anonymous and confidential.

	Themes	Questions	Further questions
ABOUT YOURSELF			
1		Where do you come from? Were you born there? Where is your current home? In which city? Have you often moved in your life? Why?	Do you live there with your family? How many people live with you? Age? Children? Single/Married?
2		What's your nationality? (and ethnic background?) What's your religion?	Are you on a tourist visa?

TRAVELS PATTERNS			
1	<i>Purpose</i>	You've come to KL for which purpose? <i>A Conference/Training B Work/Business C Meet friends/family</i> <i>D Leisure/holidays E Others</i>	
2	<i>Frequency</i>	Is this your first visit to Kuala Lumpur? Is it a repeat visit? How many times?	Why do you come back to KL? What was your reason to come the other times? How do you compare this visit with others?
3	<i>Duration</i>	For how long is your trip? When did you arrive? Did you come here directly?	How long do you stay in KL? Where did you sleep yesterday? Where will you go tomorrow? and after?
4	<i>Itinerary</i>	Travel Pattern for this trip: What are the places on the itinerary ?	<ul style="list-style-type: none"> • <i>KL is the final destination</i> • <i>Enroute to islands/nature</i> • <i>South East Asia tour</i> • <i>Stopover</i> • <i>Others</i>
5	<i>Party</i>	Who are you travelling with?	Was it the same the other times?
6	<i>Planning</i>	Who planned the tour? Are you on a package tour?	Did you book your travel online? Do you use a travel guide book? Do you use web sites to plan?
7	<i>Accommodation</i>	What type of accommodation do you stay? Hostel, friends, couch surfing, hotel (stars?), residence, own property? Is it only for KL, or for the whole trip?	Where is your accommodation? Did you use Trip Advisor to choose/review your hotel?
8	<i>Transport</i>	How did you come here? Did you take a taxi? What transport do you use? What do you think of public transports? taxis?	If you could use another mode of transport, what would that be? why? Is it easy for you to get around in the city? Do you walk in the city?
9	<i>Travels</i>	In previous trips, where have you travelled? Which countries? How many times? What was the purpose of your trips?	So far what was your best holiday? Where was it? Why? Where is your next holiday?

PLACE AWARENESS

1	Identification	You are now in a neighborhood with - a lot of cultural heritage - Business area - A theme park and campus - a new monumental capital	Have you been to a similar place elsewhere? Where? How was it similar/ different?
2	Site Character	Do you think this place/ KL has a specific culture? For you, is it typical of Malaysia/ Asia? Why?	Is it more Malay/ western/ Chinese/ Indian/ mixed culture...?
3	Buildings and Planning	Do you pay attention to the buildings ? What do you like about KL's architecture ?	Could you tell what are major urban projects for the city? What do you think of planning in KL?
4	Heritage	What do you think of heritage conservation in the city? In the old part of KL?	Do feel some strong attachment to some buildings (old or new) or areas of the city?
5	Tourism Attractions	Any other place/attraction you visited or you will visit in KL?	Will you go Sunway, Putrajaya, Genting, Pulau Ketam?
6	Attractions	What's the best thing about the tourist attractions and sites in KL?	What did you expect before coming? What would you like to be able to do?
7	People's awareness	Generally what activities people do when they are in this area?	Who do you think like to come here?

SPACE USES - PRACTICES

In this area/KL have you done the following: *(Guided answers)*

<i>Work</i>	Where is your conference / meeting?	Do you come here to meet client/supplier...?
<i>Shopping</i>	Do you come here for a specific purchase?	What type of shopping experience do you enjoy?
<i>Services</i>	Which mall will you go to?	Is there a service you don't find in KL? Are you going to take home souvenirs of KL? Which ones?
<i>Leisure</i>	Do you come here for entertainment (movie, games, concerts...), recreation (spa, parks, gym...) or just to hang out and experience the street life? Looking for a different environment to chill out?	Do you come to a night club pub/bar/Karaoke? Why do you come here for your recreation/entertainment? What do you do? Why? Anonymous? Mixed crowd?
<i>Food</i>	Where do you eat for lunch time? dinner? What type of food do you like? Have you tried local food? Which one? How much do you spend for meals in KL?	What type of restaurant do you eat at? Is it because of hygiene? Price? Atmosphere? Food? Service? Decor? Type of customers?
<i>Visiting</i>	What attractions/ places have you visited in the KL/greater KL? Did you visit a museum, theatre or art gallery?	Did you explore places non-listed in your guide book or website? Did you visit religious places buildings in kl?
<i>Experience everydayness</i>	Do you feel like to experience the city like the locals do? What is your daily routine if you do so?	Do you follow your local friends or live as local and follow your own itinerary?
<i>Others</i>	Are they activities, things you can't do/find in KL? Which ones?	Where will you do them?

COMMUNICATION

1	Tourism Services	Did you visit the tourist office? Do you know where it is?	Helpfulness, Politeness, Language abilities, Correct Information, Courtesy ... Did you face rude attitude? What are the areas to improve?
2	Technology and socialisation	Is the internet playing a role in your travels? On which occasion? How do you keep in touch with your friends and relatives?	Did you meet people during your holidays because of internet? Are you still in touch? Do you use facebook?
3	Creative Contents	- Do you keep a blog or write?	Did you take picture in KL? What type of pictures?
4	Source of information	Where did you get the information on KL and this area?	Internet/ friends/ word of mouth/ brochures/films/books ?

5	Maps and orientation	Do you use maps? From where? Did you see maps and signage on the street? Did you follow them?	How do you get oriented? Do you use google earth or map?
6	Social patterns	Were you lost in KL? Do you find it easily to be oriented? If you are not sure about a direction, what will you do?	Do you think it is easy to engage a conversation in KL? With people from the same gender? same race? same age?
7	People	Do you feel comfortable here? Or do you feel like a stranger, unwelcomed?	Is the city friendly? Have you made friend with locals/ other travelers?
8		Do you have friends living in KL? Are they locals or expats?	Do you have a positive experience of the local people?
9	Language	What languages can you speak? What languages have you heard mostly in KL?	Did you face a situation of miscommunication?
10	Society	How do you portray the KLite? How would you define their identity?	Do you find people are conservative, liberal or open-minded?

GREATER KUALA LUMPUR EXPERIENCE			
1	Senses	Is there a particular smell in KL? Something you won't smell anywhere else?	What are the sounds of the city? Music? Traffic?
2	Time of the day impressions	When is your favorite time to come here? Why is it different? Do you notice differences between weekdays and weekend?	What do you do at night you won't do during day time? Is the climate important in the place experience?
3	Ambiance	Do you like the atmosphere in this place? Is it different from the rest of the city? Why?	Do you feel inspired here? Do you feel energized? Favorite? Why? What is your favorite place / area in KL?
4	Uniqueness	What attraction/place, idea, word, color, person, image represents to you the spirit of this city?	Could you define the city in 3 words? <i>harmonious, green, clean, peaceful, nice, energetic, dirty, boring, exciting, etc...</i>
5	Environment	Is the place clean? Is it green? Are attractions well maintained?	Do you consider pollution an issue?
6	Cost of living	Is the cost of living playing a role in your choice of coming to KL?	What's the most expensive thing?
7	Quality of life	Do you think KL has a quality of life? Do you think KL residents are proud of the city?	What is the quality of life? How do you compare it with your home city or other cities?
8	World city	Do you think KL is a world class city? What city is world class?	How do you compare KL and SG? How would you like KL to be?
9	Living here	Would you like to live in KL? why?	What would be your favorite city to live in? why ?
10	Image	Do you think the urban brand is strong worldwide? For you, what things give the best image of the city? And the worst? Why?	How will you describe your experience of the city to your friends/ family? Would you recommend the city to your friends? Why?

10.1.3 Entretiens retranscrits

Plus de 40 entretiens formels avec des résidents et des visiteurs de Kuala Lumpur ont été réalisés entre 2010 et 2011. Nous avons choisi de reproduire ici cinq entretiens afin de permettre aux propos recueillis d'être replacés dans leur contexte narratif.

(YYYY - MM - DD - Initials-
Interview Number)

Venue: Pavilion	Interview Language: English, a little bit of Malay
Interviewer: Alishan	Time Starts: 00 :00 Time Ends: 23 :30

	Respondent A (RA)	Respondent B (RB)
1 Sex	Male	
2 Age/DOB	48	
3 Place of Birth	Damascus	
4 Nationality	Syrian	
5 Ethnic group:	Syrian	
6 Place of residence:	Qatar	
7 Residential history:	Damascus, Qatar, London, Abud Dabi, Jakarata, Singapore, Kuwait, Geneva	
8 Marital Status:	Married	
9 Number of people in the household.	2	
10 Family composition	Interviewee and spouse	
11 Occupation	Manager	

The Study I Want To Interview You About Is on Mobility And Representation In Greater Kuala Lumpur. This Interview Is Recorded but It Remains Anonymous and Confidential.

You are from which country?

I'm from Qatar but I'm Syrian. My nationality Syrian but I live in Qatar.

Where did you born?

Damascus

Have you ever moved to other places? Which areas did you live?

London for few years, Abu Dhabi, Indonesia, Singapore, Kuwait and Geneva.

Do you live with your family in Qatar?

Yes

How many people in house?

Me and my wife.

Any kid?

Ok, I have one but he lives with my first wife. This is my second marriage.

So you are here for?

Business

You planed the your on you own or travel agent?

My company has a travel agent, they always arrange our trips.

How many times have you visited KL?

40 times

OMG

Yes, I come here 2 or 3 times each year. We have a company which the mother company is here. So we have meetings here.

Initially how did you know about KL?

I was in this region before. I had a project in Indonesia; we come to Singapore and after that Malaysia. From that time 1995.

Do you usually travel alone?

Ya , business ones I have to travel alone or with colleagues. No family involved.

Have you ever been to KL for holiday?

Just one time

You come here directly? From Qatar to KL or you go to any other places?

It depends. Sometimes I go to Singapore, do business there and then take a car or plane to come here.

So what is the next plan during this trip? Home or any other place?

I'm going to Qatar.

Normally apart from KL which places have you visited for holidays?

I have been to most if European countries. When I was living in ... (not clear) I moved around everywhere. France, Spain and Holland. In North Africa I went to Egypt, Tunisia, Algeria and Morocco.

Among your holidays destination, which one is the best?

Here .

Where would you prefer to go for your next holiday?

Most probably Morocco.

Normally when you staying here what kind of accommodation you stay in?

Hotels

So you live nearby pavilion?

Yes

You take a taxi?

No I usually walk around this area.

You find it easy?

Ya, I know this area.

Where do you usually have your meetings?

In hotels, book a conference room.

Do you do shopping?

Of course.

Which place do you go normally? Pavilion?

No Pavilion is new, about 2 years ago. Curve, I walk around this area and shop. Different places. BB Plaza.

How about food here? Where do you usually eat?

Food is not an issue at all. I am ok with all foods here, Asian foods.

Normally you have your meals outside or in hotel?

Outside

And how do you find the atmosphere of restaurant?

It's different in each restaurant.

How do you rate customer services?

Generally friendly and most of them speak English. English is the second language here.

What are the attractions you have visited in KL?

Historical places, I'm full of it (laughing)...

So you don't really find something interesting in KL?

I have not seen any historical areas here,

What about architecture of the buildings?

It's nice, Twin Tower, KLCC. I saw this type of building in Dubai and Abu Dhabi. It is not different.

Have you ever been to a museum or gallery here?

No. I not interested.

Do you think KL is safe?

(mmm) actually one time I got stolen near Sri Pacific Hotel. But you can see it everywhere. Even in my country. But generally it is safe.

Do you think KL has a particular culture or it is mixed?

No it is mixed.

Can you see this motto here that "Malaysia is truly Asia"?

Yes, can be seen. You can see the Chinese, Indian and Malay. All are here.

What do you think about KL planning? Do you know about major development project?

Comparing to some countries the infrastructure is good here. It is not at all like Indonesia, I stuck in Flood 2 times there.

Oh oh

What is the most beautiful building here?

Twin Tower.

Is there any particular smell that you can define in KL?

I hate Durian. (Laughing)

When is your favorite time to come here?

It depends on my business, but I love to come in Ramadan because it is quiet and peaceful.

Do you think the place is different daytime and night time?

Night time, they have night life but it is not, generally I don't think so it is night life city. Even weekends are not like Europe.

What do you think about people in KL? Friendly?

Yes, of course.

Helpful ?

Yes, but you can not generalized, some times you find a taxi driver very helpful and sometime not.
 Do you think KL is clean? Can be label as green city?
 Yes, if you talk about golden triangle sides it is clean, but the other area I don't know, maybe it is not. But it is not clean as Singapore.
 Do you think they maintain places well? Buildings?
 Yes, the rain helps to clean all well. (Laughing)
 Have you been to any heritage place here?
 Yes, once I went to Genting by my car, I visit the Hindu temple on the way.
 Do you find KL in affordable for you?
 Generally it is reasonable, it is not like Dubai, and everything is artificial there. I hate Dubai. It is fake, everything is a bubble.
 What do you find most expensive here? Transportation, accommodation or...?
 It depends where you live, for example in Qatar if you take a taxi is around 30 ringgit but here is not more than RM 10.
 Do you find signage and boards convenient?
 Yes, sure.
 Normally what you take back home from here?
 Anything like icons, KL tower, T-shirts.
 How do you define KL to others?
 My friends all know my here is my second home. I always tell them I'm coming back to KL.
 Do you recommend to you r friends to come here?
 Yes, absolutely.
 Would you like to live in KL apart from your country?
 Yes I'm planning to come here after I retire. I love the climate here.
 What do you find unique in KL?
 The people are easy going here compare to Singapore, people there are very tensioned and stressful. Normally the time that I finish work in Singapore, I just leave and I don't stay there. And I come here.
 How would you define KL in 3 words? Peaceful, green and....
 You already said it.
 What is the best and worse image of KL?
 To be honest I really don't have bad experience here, just to compare with Singapore, Singapore is more disciplined.
 Do you think resident are proud of there city?
 I don't think so, I saw Malaysian in Qatar, they like it there more than here.
 You traveled to so many countries; do you think KL is word class city?
 I guess so, if you ask me KL or London, I prefer KL. London you can't walk out, it is freezing.
 How would you compare Singapore and KL?
 The system... Singapore is more disciplined. More organized.
 Ok that's it. Thank you very much for your time.

INTERVIEW IDENTIFICATION SHEET

Set Number : **2010-08-06-WQ-03 (marked as X)**
 (YYYY - MM - DD - Initials- Interview
 Number)

Venue: Bukit Bintang

Interviewer: Wang Qi

Interview Language : Mandarin

Time Starts: 00 :00 Time Ends: 34:10

	Respondent A	Respondent B	Respondent C
1	Sex:	Female	Female
2	Age/ DOB:	28	24
3	Place of Birth		
4	Nationality:	Chinese	Chinese
5	Ethnic group:	Han	Han
6	Place of residence:	Fujian	Xinjinag
			Beijing

7	Residential history:			
8	Marital Status:	Single	Single	Single
9	Number of people in the household.	3	3	1
10	Family composition	Parents, interviewee	Parents, interviewee	
11	Occupation	Small trade	Executive	Office executive

ABOUT YOURSELF

1. Where do you come from?

A: Fujian, China B: Xinjiang, China C: Beijing, China

Were you born there?

A&B&C: yes

Have you often moved in your life? Why?

A&B&C: no

Do you live there with your family?

A&B: yes C: no

How many people live with you?

A&B: 3 people

C: just myself

Age? Children? Single/Married?

A: 28, no child, single B: 24, no child, single C: 31, no child, single

2. What's your nationality? (and ethnic background?)

A&B&C: Han, Chinese

Are you on a tourist visa?

A&B&C: yes

TRAVELS PATTERN

3. Purpose

You've come to KL for which purpose?

A: I want to study the culture of Malaysia

B: My purpose is traveling and studying

C: Travelling

4. Planning

Who planned the tour?

C

Is it a repeat visit? How many times?

No

Who are you traveling with?

A, B, C

Are you on a package tour?

No, independent travel

Did you book your travel online?

We booked the hotel and air ticket online

5. Source of information

Where did you get the information on KL/this area?

Internet

Do you use a map/guide book?

Yes

Which one?

We bought it in Malaysia

Did you visit Tourism Malaysia website?

Yes

6. Length

For how long is your trip?

1 week

When did you arrive?

The last weekend

Did you come here directly?

Yes

How long do you stay in KL?

2 days

Where did you sleep yesterday?

Langkawi

Where will you go tomorrow? And after?

KL

7. Itinerary

Travel Pattern for this trip:

What are the places on the itinerary?

KL, Langkawi and Cameron Highlands

KL is the first and last destination

8. Travels

In previous trip, where have you travelled? Which countries?

B: China, Hong Kong and SG A: Thailand, Cambodia and SG C: China and SG

How many times?

1

What was the purpose of your trips?

We want to experience different cultures

So far what was your best holiday? Where was it?

A: all my holidays are good

B&C: SG.

Why?

B: Cleaning, maps and signage are clear, and public transport is very good

C: Singapore's tourism facilities is perfect, and the government pay more attention than Malaysia

A: I think the different cities have different cultures, and they have the different points to attract me, so every holiday is my best vacation

Where is your next holiday?

A: Malaysia B: Korea C: Thailand

9. Accommodation

What type of accommodation do you stay?

Budget hotel

Is it only for KL, or for the whole trip?

Just for KL, in Langkawi we chose Guest House which is cheaper than hotel

Did you use Trip Advisor to choose/review your hotel?

No, chose by ourselves

10. Access

How did you come here? Did you take a taxi?

Bus

Is it easy for you to get around in the city?

A&B: yes, it is very easy

C: it is not too bad

Do you walk in the city?

Yes

SPACE USES

11. In this area/KL have you done the following:

B: I visit the attractions A: I visited the buildings C: buildings and F&B

Shopping service:

We don't shopping

Is there a service you don't find in KL?

No

Leisure:

Do you come here for entertainment (movie, games, concerts...) or just to hang out and experience the street life? Looking for a different environment to chill out?

B&C: yes, we will go to the park A: No

Do you come to a night club pub/bar/Karaoke?

A: yes B: no C: I will go to the cinema

What about the night club in KL?

A: girls are more open here B: I think the girls dress less C: there are more foreign

Why do you come here for movie?

B: The price is cheaper than China and the movie shows faster than China

C: there are more movies for choosing

Will you experience the street life?

Yes, such as Jalan Alor

Food:

Where do you eat for lunch time?

MacDonald

Dinner?

Maybe go to Chinese restaurant

What type of food do you like?

We want to eat some local food

What type of restaurant do you eat at?

Local restaurant, we heard that NYONYA food of Malacca is very good

Is it because of hygiene? Price? Atmosphere? Food? Service? Décor?

B: food C: food A: price and food

Type of customers?

A: there are more Chinese in the restaurant

C: because it is a Muslim country, the more Chinese in Chinese restaurant

Visiting

What attractions/places have you visited in the KL/greater KL?

A: museum and China Town C: mosque and Old Railway Station B: Central Market and Merdeka Square

Did you visit a museum, theatre or art gallery?

A: yes, I visited the museum; the specimen fish is very rare and huge

Did you explore places non-listed in your guide book or website?

Yes, many places

Did you visit religious places buildings in KL?

Yes, sometime we passed through the Church, and we also took pictures

What's your religion?

B&C: no religion A: Buddhism

12. Others

Are they activities, things you can't do/find in KL? Which ones?

No, the activities and things can meet our demands

THE PLACE

13. Identification

You are now in a neighborhood with:

Business area

Have you been to a similar place elsewhere?

B: no, there are no so many different races in other countries A&C: no

How was it different?

Ethnic diversity, we can see different people, and religious diversity

Any other place/attraction you visited or you will visit in KL?

A: Genting Highland and Sunway lagoon B: I want to visit Penang C: Cameron Highlands

14. Site Character

Do you think this place/KL has a specific culture?

A: there are a lot of crows

C: I heard KL is the smallest capital in the world

For you, is it typical of Malaysia/ Asia? Why?

B: in China we have the Chinese culture, in India there is a Indian culture, but a few place can have the mixed culture like KL

A: so many crows is a specific culture for me

C: I think the mixed culture is the specific culture

Is it more Malay/western/Chinese/Indian/mixed culture...?

It is more mixed culture, and it is very harmonious

15. Buildings and Planning

Do you pay attention to the buildings, details?

Yes

A: Putrajaya. I think the buildings are very special, I heard that many designers are from different countries.

B: for example, Malay unique buildings with a special tip roof and Hindu Temple, I have never seen before

C: Mosque, Hindu temple and house are different with the buildings in North of China

B: in China, the house is completed closed, but here the house is the half-open

What do you like about them?

B: some buildings I like

C: some of them are ok, because it is special, I have never seen before

Do you think this area is beautiful?

Not so beautiful

Is it because of the architecture?

Architecture is not the main reason

A: the street is dirty, and lots of crows B: not cleaning C: the roads are narrow

What do you think of planning in KL?

B: Messy, road is chaos, the signage and traffic signs are not clear, drivers is very easy to get lost

C: I think there is no special planning, but why there is a grave in the city?

B: Yes. The grave is beside Time Square.

A: And here driver fast, there are many road killers

Could you tell what major urban projects for the city are?

We don't know

16. **Heritage**

What do you think of heritage conservation in the city?

B: Heritage conservation is good C: it is better than Beijing A: it is very good; the old buildings are seen well

In the old part of KL?

Yes

Do feel some strong attachment to some buildings (old or new) of the city?

B: yes, I will be attach but I am not so "strong"

What is the most beautiful building?

B&C: KLCC A: Office buildings

17. **Ambiance**

Do you like the atmosphere in this place? Why?

B: sometime I feel dangerous, the taxi driver ask price, and many robbers who ride motorcycles

C: motorcycles are not fit the city, it is too messy

A: yes, people will feel dangerous because of motorcycles

Do you feel inspired here?

No, we feel the city is very lazy, and lifts is very slow, people are walking slowly

Do you find the place conservative or open-minded?

B: on the surface KL is conservation, but actually, it is open-minded

C: I feel local people is not very aggressive

A: Malay people are lazy, and local Chinese are industrious

18. **Senses**

Is there a particular smell in KL? Something you won't smell anywhere else?

B&C: the smell of citronella

A: the smell of garbage in small alley

What are the sounds of the city? Music? Traffic?

B&C: the noisy sound of motorcycles A: and the noise of crows

19. **Time of the day impressions**

When is your favorite time to come here? Why is it different? Enjoyable?

Evening, because it is too hot at daytime

Do you think the place is different between daytime and night time?

B: There are more people in night time, people stay in the room in daytime, so it is can not be seen people on the road

A: The nightlife is abundant in KL

Is the climate important in the place experience?

Yes, the climate will affect the tourism experience

20. **Social Patterns**

Were you lost in KL? Do you find it easily to be oriented?

Yes, it is not easy to find way and maps is not clear

If you are not sure about a direction, what will you do?

A: I will ask local people

B: But most of local people can not speak English well

C: There is another problem here, there are no signs in bus stations, we can not identify the location

Do you think it is easy to engage a conversation in KL?

B: People are friendly, but communicate is not easy because most local people speak Malay

C: It is ok I think A: it is not easy

With people from the same gender? Same race? Same age?

C: I will talk with the same race, same gender and old people

B: same age, gender does not matter A: I am never mind

21. Language

Did you have situation of miscommunication?

A&B&C: Yes

What languages can you speak?

B&C: Chinese and English A: Chinese, English, Cantonese and Hokkien

What languages have you heard mostly in KL?

B: Malay

C: The mostly is Malay, and then it is Cantonese, the final is English

A: I think the mostly language is English

How about the Chinese that local Chinese speak?

A: It is different with us

B: English is better than Chinese for communicating

C: At first, it is more different to communicate, but then it is easy to understand

22. People

Generally what activities people do when they are in this area?

B: Most people are shopping

C: There are many Middle Easy people, and generally seems to shopping

A: Local people are working

What do you like about people?

B: I like these people because they are friendly

C: I do few communicating with them

Do you feel comfortable here? Or do you feel like a stranger, unwelcomed?

B: I feel comfortable

C: There are many tourists, and I think we are the part of them

B: And local Chinese can speak Chinese, the movie has Chinese subtitles

A: I feel comfortable here

Is the city friendly?

Yes, it is friendly

Did you make friends here? Who?

No

Do you have a positive experience of the local people?

B: Yes, when I ask the way I will speak to local people C: Yes, when I order my dinner

A: Yes, when I must to speak with them

Have you made friend with locals/other travelers? Are you still in touch? On which occasion?

No

Do you use facebook?

C: No B: I have facebook, but I do not use it A: Yes, but I few use it

GREATER KUALA LUMPUR EXPERIENCE

23. Safety

Do you find the place safe? Is there sometimes you feel it's dangerous?

It is dangerous

Did you face crime/offenses? In which context?

A: Yes, I can hear it from friends and read crimes in newspaper

B&C: We were grabbed; computer, mobile phone and camera were lost

24. Service Quality

Is the place clean?

Yes

Is it green?

B&C: because KL is tropics area, it has a very unique natural condition, so it is green without protect

A: General speaking, it is ok, some places are green, but some place is not green enough

Are attractions well maintained?

Yes

Do you consider pollution an issue?

B: Yes C: The city's drainage system is very bad A: Pollution is a big problem

What's the most expensive thing?

Transportation

25. Transport

What do you think of public transports? Taxis?

B: Public transport is not convenient

C: Train is very convenient, but buses and taxis are not convenient

B: Yes, taxi drivers ask price not by meters, it is not safe and reasonable

A: It is not convenient

If you could use another mode of transport, what would that be? Why?

Drive by ourselves

Do you find it comfortable to walk in the city?

B: It is not comfortable, there is no sidewalk, and I feel dangerous

A: It is horror and terrible

26. Tourism Offer

Do you think the tourist attractions and site from KL satisfactory?

Okay, the attractions are concentrated, and we can visit other spots by walking

What's the best thing?

C: The reasonable price of attractions

A: Yes, the price is low

A: I agree with them

What did you expect before coming?

C: It is a clean and modern city in my opinion, but I am disappointed now

B: I have a high expectation before coming

Will you go Sunway, Putraiaya, Genting, Pulau Ketam?

Yes, we will go to Genting

Do you think they are all part of a single destination called KL?

C: Yes, I think so A: Yes B: I don't know

27. Tourism Services

Did you visit the tourist office?

B&C: We went to a tourism centre A: No

Do you know where it is?

B&C: the tourism centre is nearby KLCC A: I heard it is in KL

Did you see maps and signage on the street?

C: few maps I can see

B: Signage is write Malay language

Did you follow them?

Yes

Do you think signage is good? Toilets? Dustbins?

Indoor signs are useful, such as the signs on the mall

28. Tourism Services

Did you think the tourism service is good? Helpfulness, Politeness, Language abilities, Correct Information, Courtesy...

Tourism service --A&B&C: The service is ok

Language abilities --B&C: Simple English

A: it is difficult to communicate

Correct Information—A: Yes, I can get correct information C: Up and down

B: If we ask someone in the street, maybe he can not give us correct information, but if we ask the staff in a regular place, he can give us the correct information

Did you face rude attitude?

No

What are the areas to improve?

B: Language, people should improve their English

C: Tourism information is incomplete

A: Information is not comprehensive and not detailed

Souvenirs

Are you going to take home souvenirs of KL?

A: tin product B: Fruits C: the kind of unique handmade products and gadgets

Do you keep a blog or write?

No

How will you describe your experience of the city to your friends/family?

We will suggest family and friends to travel here

Did you take picture in KL? What type of pictures?

Yes, we take pictures in KL; there are buildings, people and spots in the pictures

29. Living here

Would you like to live in KL? Why?

A: No, KL is too busy and noisy, and there are too many crows

C: I don't fit to live here B: I don't like the climate here

Would you recommend the city to your friends? Why?

We just recommend them to visit KL, do not recommend them to live here

What would be your favorite city to live in? Why?

B: Beijing, I am used to walk on width roads, and my mood will be better

A: I will choose Pork Dickson of Malaysia, because Pork Dickson's environment is comfortable, and it is close to the sea, the consumption is not so high

C: Medium-sized city, the living rhythm is not so fast, no matter in China or abroad, I don't like the metropolis, there is too much pressure

GREATER KUALA LUMPUR DESTINATION UNIQUENESS

30. Uniqueness

What attraction/place, idea, word, color, person, image represents to you the spirit of this city?

A: Genting Highland

C: I think KLCC can stand for KL

B: I can't feel any spirit of KL

Could you define the city in 3 words? Harmonious, green, clean, peaceful, nice, energetic, dirty, boring, exciting, etc...

B: Friendly, prosperous and Unsanitary

A: Strange, tangled and diverse

C: Harmonious, green and crowded

31. Image

For you, what things give the best image of the city?

A: Buildings B: Local people C: Landmark

And the worst?

B: Dirty C: Public health A: Security

Do you think KL residents proud of the city?

Yes, especially for local Chinese

32. World City

Do you think KL is a world class city?

No

What city is world class?

B: the city like Beijing, SG and Hong Kong A&C: Yes, like SG and Hong Kong

Do you think the urban brand is strong worldwide?

C: No, It's not enough facilities to meet the tourists all over the world B: No

A: I think it is not strong worldwide C: KL' brand is strong in Southeast Asia

How do you compare KL and SG?

B: SG is cleaner A: SG is safer and more harmonious, and the quality of the nation is higher than Malaysia C: SG has a good management

How would you like KL to be?

A: KL can become to SG

C: KL can learn from SG at first

(Trqnscription originale partielle

)

1. 来自于哪里—A: 中国福建

B: 新疆克拉玛依

C: 中国北京

是出生地吗—ABC:是

经常搬家吗—没有

和家人一起生活在中国—AB:是

C: 不是

家里有几个人—A&B:3 个

- C: 一个人生活在北京
2. 国籍—中国
民族—汉
旅游签证—是的
3. 为什么来吉隆坡—A: 学习吉隆坡的文化
B: 为了旅游和学习
C: 旅游
4. 谁计划的旅游—C
之前来过这里吗—没有
是谁旅游的—自助 3 人一起
是跟团吗—不是
是在网上预定吗—是从网上遇到的酒店和机票
5. 从哪获得的旅游信息—互联网
有使用旅游地图吗—有
在中国买的—这边买的
有去过吉隆坡的旅游网站吗—有
6. 旅行是几天—1 星期
什么时候到达的—1 星期前
是直接从中国过来的吗—是
在吉隆坡待多久—2 天
昨天住哪—兰卡威
明天—吉隆坡
7. 这次的行程有哪些地方—吉隆坡, 兰卡威, 金马伦
吉隆坡是最后目的地吗—是第一站也是最后一站
8. 在先前的旅行中, 去过哪些地方—B: 中国, 香港, 新加坡
A: 泰国, 柬埔寨, 新加坡
C: 中国, 新加坡
- 是为了体验不同的文化吗—是
到目前为止, 哪次是你最好的旅游假期—A: 都很好
BC:新加坡比较好
- 为什么—B: 干净, 指路的路标也很清楚, 公共交通也很好
C: 新加坡的旅游设施完善, 政府的重视程度都比马来西亚要好
A: 我觉得不同的城市有不同的文化, 不同的吸引我的地方, 所以每个地方都是我最好的假期
- 下次度假—A: 马来西亚
B: 韩国
C: 泰国
9. 住宿类型—经济性酒店, 只是在吉隆坡, 在兰卡威我们会选择 GUEST HOUSE 这些更便宜的住宿
有旅游顾问为你选择吗—自己选的
10. 是怎么来吉隆坡的—大巴
到这边容易吗—AB:很容易,
C: 比较容易
逛过吉隆坡了吗—逛过
11. 主要做什么—B:看当地的文化景点
A: 他们的建筑 (...)

INTERVIEW IDENTIFICATION SHEET

Set Number : 2010-08-02-F-01

(YYYY - MM - DD - Initials- Interview Number)

Venue: Midvalley

Interview Language : English

Interviewer: Frédéric

Time Starts: 00 :00 Time Ends: 32'

	Respondent A	Respondent B
1	Sex:	Male
2	Age/ DOB:	25
3	Place of Birth	Kuala Lumpur
4	Nationality:	Malaysian
5	Ethnic group:	Malay
6	Place of residence:	Sepang
7	Residential history:	Sepang
8	Marital Status:	Single
9	Number of people in the household.	Three (3) including the interviewee
10	Family composition	Parents
11	Occupation	Engineer

We are doing a study on tourist mobility and representation of greater Kuala Lumpur. I gonna starts with some questions on living in Kuala Lumpur.

So how did you come here?

I drive.

Ok and where do you come from? Where were you just before?

I was in pavilion

Pavilion ok.

And do you always drive in the city?

Most of the time.

Do you use public transport? Like bus?

Very rare

When do you use public transport?

When?

I hardly use public transport.

Do you use taxies?

Some times

On which occasion?

Some times to work, business meetings

Did you find any difficulty to accessing this place? Midvally?

Traffic

Was the traffic bad just now?

I (not clear) around 5, 6, 7.

Alright

When you are in some places in kuala lumpur do you walk?

Walk? Yes.

Which places?

Bukit Bintang I walk a lot, KLCC area I walk a lot. I just park some where and walk. from Bukit Bintang to KLCC.

Ok, do you also walk in areas like Bangsar and Midvally?

No not really

Can you tell me where is your work place?

My work is in Bangi.

Bangi ok.

When we talk about shopping, where you go for shopping in kl?

In KL, I go Midvally, One Utama and sometimes Pavilion.

Sometimes Pavilion. Where do you buy your grocery?

Carrefour

Carrefour in Midvally?

Yes

Where do you buy your books or it stuff?

Bukit Bintang

Low yat?

Ya

For all your cloths, where do you buy them? Office wears?

Shopping malls, like Midvally.

Jusco and shops?

Ya

Now we are in Midvally, is there any service that you can't find here?

I can't find here?

Ya, you have to go elsewhere for what you looking for?

No I don't think so

Where is your bank?

My bank, here in Midvally

The main branch here?

There is a branch here.

And do you have sometimes to go to public administrations?

Sometimes, very rare

And if it happens, where is the place?

Some where close to home or Putrajaya.

Ok you will go to Putrajaya. What is the place for just hanging out to relax? in KlangVally?

I would say Bangsar, because most of my friends are there.

Do you.....why do you like to go to Bangsar?

Because it is very chill, because I go to gym there. So hang out after.

So you go also to Bukit Bintang to chill out?

Sometime

But you favorite place is still Bangsar?

Ya, I go to Bangsar a lot.

And why do you go to the gym to Bangsar?

Because that's a closest to work. Midvally and Bangsar. but Midvally is always full after work.

You said you work in Bangi?

Ya, that's the closest celebrity.

So you go here because of the brand? Because of celebrity

Ya, I go there to class a lot, so they have better rang of classes than fitness first.

Ok, do you go also to theme park?

Sometimes

Which one?

Genting, but not often. Once In a while.

When was the last time?

4 years ago.

Do you also go for all entertainment like movies or games? In which area do you go? Karaoke or pubs?

Yes, Gardens, Midvally, KLCC. Cinemas and karaoke in garden as well. And also the curve

And if you go for clubbing, bars or pubs in which area will you go?

Bukit Bintang and Chloe near Jalan Ampang. That area.

Let's talk about food, lunch time where do you eat?

In Bangi

At work?

Ya

There is a canteen or you eat outside?

There is like restaurant and café outside.

What type of food will you take for lunch?

Usually Malaysian foods.

Any preference? Like fried rice?

No no no, I'm easy. I eat everything.

Ok, and for dinner do you go restaurants as well?

Ya, restaurants, food courts. Usually in bangsar .because I go to the gym.

So in Bangsar you go for Malaysian food or international food?

Both, but usually Malaysian food. Cause my friends most eat Malaysian food.

In Bangsar what will your chose of restaurant? Which one? The one that you go most often?

We usually go to Chauhan , Papa Rich , (not clear) and some other restaurant .

Ok, do you go there because of the price, hygiene atmosphere the food, service, and the type of customer?

For type of food

On weekend or special occasion where will you go for makan?

Where I go for makan? Depends. Sometimes in shopping mall. depends on where I'm hanging out. Different friends, different places.

Ok, if we talk about culture, have you ever visited the museum?

Yes

Which one?

National museum.

When was that?

(Laughing) 5, 6 years ago.

Was it as part of the school trip?

Yes. We had been to Islamic museum, near national mosque.

Have you been to theater or art gallery?

I've been to musical Broadway last month.

Where was that?

In DBKL auditorium

Inside menara DBKL. Merdeka square .

Ya, Merdeka square.

Have you ever been to the concert?

In Malaysia, no, not yet.

Then are you religious?

Ya , liberally.

So how often will you go to mosque?

At least once a week

On Friday?

Yes for Friday prayer

And which mosque will you go?

Usually close to work, if I'm working.

In Bangi?

Yes, If not somewhere close to home, which is in Sepang.

Sepang Town?

Yes, near the airport.

And when it is a special festival like Hari Raya will you go to special mosque?

(Mmm) if we are in KL or in Klang Vally somewhere close to home.

So still in Sepang?

No we go to airport, KLIA mosque

Aha, alright .we going to move to the use of the place. Ok, now in this area do you think it is different from KL city center?

You mean Midvally?

Ya

Less busy, it is busy as well but less busy than klcc and Bukit Bintang area.

And do you think there is a specific culture in Kuala Lumpur?

Specific culture? Oh this is hard.

Do you think a kl is typical of Malaysia?

I would say so, not really .typical of Malaysian city. But Like every city is Penang is pretty much like Malaysian.

So I ask differently, if the tourist comes to KL do they see the real Malaysia?

No ,not really . Not the culture. Some the people. Because KL is very influenced by westerns. That what I think.

More mixed?

Ya, kind of.

We should go to out station to have a better understanding?

Ya, to see the real culture.

Is there city in Malaysia that according to you represents the better the Malaysian culture than kl?

A lot this sabah and Sarawak

Any city?

Kotakina balo, Kuching. sometime Luaban no not Labaun. Kota Kinabalo is fine. And some of the villages.

So the villages are the best representation of the country?

Ya

Now in KL what place according to you represents the best Malay culture?

Malay culture?

In the Klang Vally? If you want to say there is the place to understand the Malay culture, Where would be?

I don't know, people will say Bukit Bintang but for me,

Malay?

Ya, people will say that's Malaysia.

No not Malaysian, Malay?

Malay? Mmm

Any place that you could think of?

Bangi and Kajang are very Malay.

And anywhere that would be more Chinese?

Kepong

Indian?

Brickfields

And Malaysian you said Bukit Bintang is very Malaysian?

They will say for the tourists, go Bukit Bintang.

So it is more tourists place that Malaysian place?

More tourist place that they say it symbolized Malaysia.

And do you think that Kuala Lumpur is beautiful?

Ya, its good, good place.

Is it because of architecture?

Ya , because it is very modern.

And you yourself pay attention to the buildings?

To what?

To buildings?

Ya

So what do you like about that?

The colors, the shapes.

Is there any building that you really like in kl?

KLCC at night

You really like it?

Yes, KLCC at night and the federal territory mosque in jalan Duta.

At night or also day time?

Both but KLCC only at night.

Are you aware of major projects of Kuala Lumpur? Urban projects?

Some not that many.

Any one you can quote? One big project that you are aware?

They moving the bus station from Pudu to Bukit Jalil. That's the big one. Because it is too busy in the city. so they are moving it to other place.

Actually talking about Puduraya area, this one is pretty heritage area do you think heritage is well preserved in this area? Merdeka Square , Petaling Street area?

No not really, because they are trying to modernize everything.

Through new building?

There are some old ones there they trying to preserved but most of the buildings are new.

So the fact that bus station will moved away there will be less traffic or no?

Less traffic in Pudu area, yes.

So do you think that it is an opportunity to preserve the better the heritage?

Ya

How that could be done then?

I don't know either there is keeping that building there or demolishing the building or some thing else.

Do you think they should use the opportunity to close the traffic there and make it pedestrian area?

Oh not really, there is only less offices there. They should just let normal cars. Because last time the buses were blocked, so now the buses are not there and the traffic is much better.

Ok if you look at atmosphere and street life in KL do you like it?

Depends on places.

You say you like Bangsar and Bukit Bintang, do you like it? Do you feel like energized?

Ya, I think Bangsar is very chill and very relax. Chill, hang out, coffee, thing like that. But Bukit Bintang is too party. its very fast. Vibrant and loud.

When you go there do you feel energized? Inspired? Or you feel like drained?

Drained. It's like a bit too much.

And if you compare KL with other places, do you think is more conservative or liberal?

Very liberal, Too liberal sometimes.

and if you compare with Penang?

KL and Penang is the same thing. Ya, KL is the same. Two very modern cities.

And KL and Singapore? In terms of ambiance?

Pretty much KL is less liberal but still liberal.

What do you mean by liberal? What do you understand?

They are very, very as I said, very westernized.

You can do what you want.

KL. Ya its becoming like that.

Do you use a blog or keep like a webpage

Face book. Ya, I have face book. I don't have blog.

Do you use... Do you take pictures of a city?

Yes, sometimes. Most of the places I go.

Would you put them of face book as well

Ya.

And what type of picture will you take of the city, in Kuala Lumpur

Scenery, buildings

Any building that you shot a lot

Errm... KLCC... The twin towers

At night

At night... and some of the malls

Ah, ok. And also you said u traveled a lot. So did u... Could you compare the smell of the cities. Do you think that KL has a particular that when you come here, you know, I'm in KL, because of some food or some...

Food. ya..KL... It's all about the food.

What type of food do you smell?

Durian(Laugh)...

Any sound also in the city that is unique to..

In KL?

That you wont find in Bangkok or...

Car Horn...

Oh yeah... Ok

What languages do you hear the most in KL?

Malay

And here in Midvally?

Malay, (Not clear), English (laughing)

Personally what languages you can speak?

Malay, English, I understand a little bit of Cantonese. I used to know a lot of Arabic but now getting rusty.

You learnt in primary school or?

In Secondary school for five years.

So your level should be quite high then?

It supposed to be.

Did you have a situation of miscommunication because of the languages?

Yes

In which area?

In KL, Some of the area where people can not speak Malay or English. They speak only Chinese like china town and it is hard to communicate.

And what do you like about people in KL? What do I like about people in KL?

Wow it is hard to answer.

If you're lost or you don't know the direction in KL or Klang Vally what will you do when you drive for example?

Look on the map

And if you don't find it on the map?

Ask around. Ask the police.

You ask outside. Ok, Do you think it is easy to engage the conversation in KL? Like you are waiting somewhere and to chit chat for nothing?

Ya, it's alright, it is not the best place. It is alright.

And if you talk about your close friends, your friends are your age or younger or older?

Around my age, and all sort of age. Not young young. One or two years younger but the rest are older.

And are they more female or male or 50-50?

50-50

And in terms of race are they more Malay or Chinese? Your close friends...

Ya, more Malay. Because I go to Malay school. Ex-class mate. Ex-collage mate. And some of my friends are back from Melbourne. So lots of Malay going on.

We talked about the people in KL, now I want to ask you about tourists that come to KL.

Ouch, what places you recommend?

What places you think attract visitors?

Bukit Bintang, KLCC. The twin tower is definitely attracting.

Is there any other place in Klang Vally?

Putra Jaya.

Who are the tourists that go there?

Most people would like be architectures. Always goes to offices building, National mosque.

Are these tourist are like group of tourist or individuals?

Groups by buses.

Where are they from? Most of them?

Asia, china, Korea

Is there lots of Malaysian coming from overstates to PutraJaya? Do you see them?

I'm not sure that they are from over states because they look Malaysian.(laughing).

For you have you ever made friends with tourist?

Ya

Where? In city center, in Sunway or in Genting?

In city center, cause some of my friends come to visit.

Where do you stay? You stay in Bangi?

No I stay in Sepang.

And how many people live with you?

Two others, my parents.

Are you the only child?

How many siblings?

No six of us.

Six of you?

Ya, I'm number 3.

Where are your brothers and sisters?

My eldest sister, she is in Penang, married with 2 kids and working in Penang. My elder brother is in Seremban and working.

Married as well?

No not single, but not married.

Has some one. Ok.

My younger brother study in Melaka University. My other brother is studying in Seremban, doing his A level.

Is he on boarding school?

No collage

So he goes back every day or weekends?

No no in hostel. And my younger sister is in JB, boarding school.

So do you like living in Bangi?

In sepang.

Sorry in Sepang?

If I can choose, no I don't like it. But its cheap cause, I'm staying with my parents. And it's quite far from city and work.

Your work is in Bangi, so quite near?

30 minutes drive.

From Bangi to Sepang? Oh that's far.

How is the traffic usually?

No traffic, cause I'm not using the main road.

Aha ok. if you could relocate where would you like to go?

This area.

No any where in the world?

I will go back to Melbourne.

Because you studied there?

Ya, I studied for 4 years.

And where did you study there?

University of Melbourne.

What?

Engineering

What engineering?

Mechanical manufacturing

And now what's your profession?

Engineer as well but more (Not clear) inspection.

When you were in Melbourne, after finishing your studies, you finished degree or master?

Degree

Did you work there or come back straight Malaysia?

Came back straight .its a long story, about who sponsored me.

So you came back and start work in the same company that you're working now or different company?

No, this is my first company but not a company that sponsored me overseas.

So it was some....

It was some undercover, not a good company... (Not clear) I don't like it. Don't want to mention

And your job, does it involve a lot of travels?

Yes, a lot

How many years have you been working in this company?

Less than a year.

So last year where you have to travel for work?

Johor, Labuan, Kotakinabalu, Miri. (Not clear), Kemaman, Lumut and a lot more.

It is because of your production that you have to go to coastal area?

Yes most of the times.

Let's say one month how many trips you have to do? Professional trip?

At least 3.

For how long?

Sometimes one day, some times 2 or 3 days. Depends on my work.

And you have to go by yourself or with colleagues?

Because we have offices there, so if I have to go alone from here, I can meet them there. Some times I go with my manager.

Do you think the city is clean and green?

Which city?

KL, Greater Kuala Lumpur.

No it's dirty, that quite dirty. That's how I think.

What are the areas that you think it can improve?

China town, Petaling street and some of the...

The problem for you is garbage collection or pollution?

Ya, and some place in Bukit Bintang.

Do you think the pollution is an issue?

Ya, sometimes.

Like car pollution?

Ya.

Do you think that the quality of air is bad?

In KL it is good.

What about safety? You feel safe in the city?

No not 100%, I think it depends on area. Some areas are more secure like Bangsar, Damansara Height.

You mean the rich areas?

Ya, they are more secure, but areas like Bukit Bintang, Ampang, and Kepong are not.

So is it because of snatch and thief pockets or is it over type of crime?

Type of crime. I don't know I think there are so many tourists in Bukit Bintang so the bad people always attack tourist.

You said you never take the public transport...

Not never, I hardly yes,

So what do you think of them? Why don't you take it?

One of the biggest weaknesses in KL is different train line, own by different company, it is very hard, and you have to swap.

Aha there is no integration.

Ya, there is no integration like the one in London or any other place. So when you have swap lines it is difficult because you have to buy the ticket, time consuming and walk a lot.

Aha it is far from station?

Ya, and they should have more stops.

LRT?

Ya

About urban culture, is there sometimes that you get bored?

In KL? Ya, Sepang is boring (laughing)

But if you are in city center you feel bored or always the same?

I'm always with my friends, if not I'm like relaxing at home. Sometimes is boring.

So if you are at home what you gonna do?

Watch TV, certain things like that.

So what you would like to be able to do in the city that you think it's missing and other city they have this and kl doesn't have?

Just to chill, I don't know this is my opinion. Compare to Melbourne, kl people dress up a lot. People in Melbourne are more relax. And people in KL they like to judge. Not judge it's pretty much like judging but it is not that extreme.

You mean they judge by how you dress and the car you drive?

Ya ya. They eyes are very wild. I mean if the people are more relax and not care about what others people do is pretty much better.

So you think the people are quite judgmental about the way people dress, the car you drive?

Ya, the KL people are judgmental.

And do you think that the city has lot to offer in terms of culture? Lot of things to do?

Ya, KL a lot if things to do but it's the same in every city that you have stuff in the city and some of the good stuff are Outside the city, you mean like the islands, you have to travel a bit. But this city has stuff to offer.

And do you think it is like world class city?

KL, yes.

And what other city would you call as a world class in the rest of the world?

Newyork (laughing)

Do you think Singapore in world class?

Singapore, Sydney...

Do you think Singapore is more world class than KL or vise versa?

I think Singapore is more open in terms of staff than KL. It is different because KL is Islamic country and Singapore is not so.

So you mean the culture?

Their culture, they are more open, what the people can bring in .but sometimes its good that you are not vary open .it depends on.

You just spoke about all your professional travels and now what about your holidays? Where do you spend your holidays?

Sometimes overseas, sometimes domestic.

Can you tell me to which countries you have been?

I have been to UK.

For holidays?

Yes

And you went by yourself or family?

No with my family.

Do you have relatives in UK?

Last time my sister studied there

So you went to visit here?

Ya .and we went to France.

Was it during that trip?

Ya

And I went to Australia a lot.

Because you studied there?

Ya, and I travel around.

When you were in Australia.

I went to New Zealand, Singapore.

And since you are back from Australia, have you return there?

No not yet, maybe in the end of this year I plan to.

And in Southeast Asia?

No not many. Not yet.

Which countries you have visited?

Malaysia and Singapore.

You know pretty good Malaysia, it is good as well. (Laughing)

Do you have close friend and relatives overseas?

Ya, lots of friend in Australia and some in UK.

Do you have parts of family still overseas?

No, I don't think so, maybe my cousin .I'm not sure.

Where is your next holiday?

I'm thinking of Hong Kong, but it is not confirm. The one that is confirmed is to Bangkok. Next year in February.

Ok we are almost done, now I have questions is more about your perceptions of the city.

Just tell me, what attractions, idea, colors, place or image represent the best greater Kuala Lumpur?

A place that represent the KL?

Or color?

I think twin tower represent KL a lot.

And do you think the branding overseas is strong?

Yes, KL yes.

And when you are in PutraJaya, you think that you are in part of KL?

No not really, because KL is basically the KL KL part .if you are out of KL in Bangi or Sepang you don't feel part of KL already.

And if you are in Sunway?

No it is not part of KL, it is separate entity. It is like (Not clear)

And what about Batu Caves?

Oh oh (laughing) even less.

Can you define a city in three words?

KL city?

No whole Kuala Lumpur?

Busy, fast, lively.

Ok you went to Australia, how did you feel every time you came back to KL?

How do I feel? Just miss here. For me KL and Melbourne is two different places.

Just how do you feel? When you lend here?

I think KL is too busy, the weather is too hot.

You feel depressed or happy?

I would say, happy to see my family, but in terms of city vise I still prefer Melbourne.

Alright, ok. Are you proud of the city?

KL? Sometimes.

Are you proud to live here?

Ya.

And if you go to Australia and bring the gift or present to some friends from kl, what you would bring to them?

From kl? The twin tower.

And last question, how would you like kl to become in next 10 years?

In the next 10 years?

What you like to see different for example?

I don't know attitude change of the people. And more planning on the city, because the traffic is becoming worse by years in Malaysia.

INTERVIEW SHEET IDENTIFICATION

Set Number: **2010-09-02-F-02**

(YYYY - MM - DD - Initials-
Interview Number)

Venue: Bukit Bintang	Interview Language: English
Interviewer: Frédéric	Time Starts: 00 :00 Time Ends: 26 :13

	Respondent A (RA)	Respondent B (RB)	Respondent C (RC)
1 Sex	Female	Male	Male
2 Age/DOB	30	26	25
3 Place of Birth	Holland	Holland	Ireland
4 Nationality	Dutch	Dutch	Irish
5 Ethnic Group			
6 Place of Residence	Amsterdam	Utrecht	Ireland

7	Residential History	Utrecht	Utrecht	Dublin, London, South America, Australia, New Zealand
8	Marital Status	Single	Single	single
9	Number of people in the household			
10	Family composition			
11	Occupation		Sabbatical	Accountant

F: Alright, may I ask you what are your nationalities?

RA: I'm from Holland,

F: from Holland, hein? Which part of Holland?

RA: 30km from Amsterdam, in the north, near the coast,

F: Okay, you always live near Holland before?

RA: Yeah,

F: Always in the same place?

RA: Yes, always in the same place,

F: Okay, is it your first time in Asia?

RA: Second time,

F: Second time? First time in Malaysia?

RA: First time in Malaysia,

F: First time in Malaysia, okay, and...?

RB: I'm also from Holland, from Utrecht; it's in the middle of Holland,

F: Okay, yeah, yeah,

RB: I live in multiple places in Netherlands,

F: Did you move because of studies, or work, or...?

RB: Also, first my parents moved,

F: my parents,

RB: then I further studies, then for work

F: So, where did you go for studies, to which city?

RB: Gronia?

F: Wow,

RB: Yeah, Gronia, Gronia,

F: Okay,

RB: It's all the way to the north,

F: Okay, yeah, yeah,

RB: So, I went from Utrecht, to the East,

F: Okay,

RB: Just like err... (unclear)

F: Okay,

RB: Then I went all the way to north, then went back to Utrecht,

F: So, now you are currently living in Utrecht,

RB: Currently I don't have house anymore, so,

F: Okay~! So where is your home now?

RB: Right here, right now,

F: Here, okay~ !

RB: at back I don't have any home; I have to get a new home,

F: Okay, alright, are you sabbatical, or...?

RB: could be Amsterdam, I think Amsterdam,

F: Or is it a long trip?

RB: Yeah, sabbatical,

F: For...when did you leave?

RB: I started 1st of August,

F: Okay,

RB: and end at 1st of January, so like 5 months,

F: So, 5 months, hein,

RB: Yeah,

F: And you will travel across around the...

RB: Asia,

F: Okay, alright, have you already clearly defined itinerary or is it 'optional'?

RB: Yeah, I know which countries I wanna do, but I don't know which sequences or follow are...

F: Okay,

RB: I went to Indonesia, now Malaysia, just started; and I wanna do Vietnam, Laos and Cambodia and Thailand,

F: You will stop within the regions?

RB: Yeah, exactly,

F: And your return ticket would be from where?

RB: Bangkok,

F: from Bangkok,

RB: Yeah,

F: Okay, and you have to fly sometimes in January then?

RB: end of February,

F: end of February

RB: Yeah,

F: Okay, okay, and you, Where are you from?

RC: I come from Ireland,

F: Ireland, okay, in Dublin?

RC: 'Dublic', I'm close to Dublin, and hour and half to Dublin, it's a small town called Waterford, about 50,000 people,

F: Okay, you always been in this city?

RC: No, I live there with my parents, then I moved to university when I was younger to Dublin,

F: Okay,

RC: So, I lived in Dublin, for about 7 years, and then I lived in England for 2 years, so after that-

F: in London,

RC: in London, yeap,

F: Okay, were you there for work, or?

RC: for working,

F: You went to London because you found a job, or you went there to try your luck or...

RC: To try my luck really eh, I just get bored with Dublin, (unclear) to go somewhere else,

F: Okay,

RC: and London was good, because, just got good experience, good money, and socially have some friends there, so, and it's a lot of fun, awesome there,

F: 'so they helped you also to settle down'?

RC: Yeah,

F: When did you go back home after?

RC: I didn't.

F: Ah, you are still in London?

RC: I'm here now (unclear, mumbling)

F: But the place you call home now is London?

RC: Mmm, not really,

F: Okay,

RC: Nowhere I call home,

F: So, are you the same-

RC: yeah, yeah,

F: -long term holiday?

RC: yeah,

F: Okay, when did you start your trip?

RC: In January 2009,

F: Waa~! Okay~

RB laughs

F: and then,

RC: South America, so, in London I went home to visit my mommy, for a month,

F: Okay,

RC: And then I left there to go to South America, I visit South America for 8 months,

F: Okay, what countries?

RC: flew to Argentina,

F: Okay,

RC: to Brazil, wait, Uruguay, Brazil, Bolivia, Peru, Ecuador, Colombia, and then Chile,

F: Okay, was it all by land or you flew...

RC: All by land, practically, well, most by land, a couple of flights, one hour trip, and I go for trips (unclear) 4 days as well,
F: Okay, you bought like err- all around ticket?
RC: Oh, you see, I would have bought, if you buy all around ticket you can only get- you have to travel minimum one year, 'so means after come home been one year' and,
F: Okay,
RC: So, I bought a ticket to South America, and then to travel on to Australia,
F: Okay,
RC: So, whenever I finished South America, I went to Sydney and I worked there,
F: Okay, when was that?
RC: August 2009,
F: last year, hein?
RC: this time last year... I was there for a year, I worked there for a year,
F: Okay, so, were you on- I mean, in terms of visa, it's a working holiday visa-
RC: It's a holiday working visa,
F: Okay, yeah,
RC: So, I have for a year, worked, travel around Australia a little bit for a month at the end,
F: Okay,
RC: I went to New Zealand, travel around New Zealand for a month,
F: Alright,
RC: And then I come here,
F: And what is your profession?
RC: Accountancy
F: SO, in Australia were you work in the same line,
RC: Yeah,
F: It was easy to transfer your-
RC: yeah, it's accountancy, it's quite universal (unclear), it's the same, numbers, wherever...in Australia, in France...in Holland...just wanna go do things about it, it was boring but the money was good, so...
F: SO, that's the way for you to finance,
RC: Exactly,
F: You alternate holiday and...
RC: Yes,
F: So, from, Australia, you went direct to Malaysia or?
RC: Yeah, it my first stop I went, I just left Australia on Tuesday and arrived on Kuala Lumpur,
F: and today is....
RC: 2 days ago,
F: today is Tuesday,
RB: Thursday,
F: Thursday, okay, alright; so it's quite fresh for all of you actually, hein,
RA: No, I just arrived around for 3 weeks,
F: Okay, so you are the most senior...
RA: it's my second time in Kuala Lumpur now,
F: SO, what is your impression of the city?
RA: I like it, but, very different from other cities, quite busy,
F: You mean compare with Holland, or compare with cities in Southeast Asia?
RA: Compare with Holland, it's quite busy and a bit of chaos, but compare to Bangkok is quite relaxed,
F: Okay,
RA: and I was last year in Bangkok, and it's quite relaxed,
F: Yeah? And do you think that it (unclear – convey, can't live, 'convivre') the image of Malaysia or is it halfway between I don't know, Middle East-
RA: yeah,
F: or US, or I don't know,
RA: it's different because it's a Muslim country,
F: Okay,
RA: and if you go to Bangkok, you feel us women are pretty safe,
F: Okay,
RA: And here you watch out how you dress,
F: even in this area you feel this?
RA: It's quite okay, but look at you, 'if I look like this' it's okay, but-

F: And did you have sometimes, I mean maybe not in this area, another areas, 'is there time' that you felt uncomfortable? No?

RA: No, not really,

F: Okay, so, it's more like-; you feel-; the perception people look at you? Okay,

RA: yeah,

F: not so comfortable,

RA: No, now, yeah, it depends on what you where, how you act,

F: in Thailand you wouldn't feel the same,

RA: No, here's different,

F: If you...

RA: but people are really nice, in Malaysia,

F: Okay, and did you, okay, if you compare like in South America, because it's the same climate,

RC: It is, it's quite different, it's the standard of living, it's more or less the same, (unclear) are shopping malls, some of the shopping malls in Kuala Lumpur are like very- very high end, are like designers (unclear - NOISE) the gap between the rich and the poor here,

F: Okay,

RC: And, it's quite same here, it's a bit (unclear), a bit dirty, but I obviously like the Latino and the Asian influences, makes it very differences,

F: SO, for example,

RC: 'so I said differences'

F: like the way people interact with you, or?

RC: in South America they speak Spanish, so, I could interact easier with the people there,

F: Okay,

RC: here, I won't feel like I want to talk to strangers, because, it's just the language barrier, is one thing,

F: you mean this city?

RC: in South America, they are friendlier, people are friendlier,

F: Okay, okay,

RC: I only been here 2 days, so I can't talk-

F: this trip is your first time in Asia?

RC: I went to Thailand for holidays before,

F: Okay, same, you feel the difference between Thailand, and here

RC: A little bit, especially the Muslim influence is different,

F: Okay, yeah,

RA: yeah, and the people are- in the rest of Malaysia are nicer than Thailand,

F: Okay,

RA: More friendly, KL is a bit different, 'cause it's a big city, but if you go to smaller places, they are really nice,

F: Okay and how do you travel like to smaller places? Did you use buses, or?

RA: yeah,

F: Always by bus?

RA: Always by bus,

F: And, what was the experience did you like it, or it was very tiring?

RA: drivers drive very bad, really dangerous, they almost have accident,

RC: Every time you get in the car?

RA: Yeah,

RC laughs

RA: The buses are really good, (unclear – 'you have only three, four,'), really much space, so it's better than the plane,

F: yeah, so when you arrived at bus station or airport, how do you travel to this area?

RA: You know, by

Everybody talks at the same time, for a while

RC: 'The one who cross' to the airport,

F: Air Asia bus?

RC: Yeah,

F: Okay, and then to KL Sentral,

RC: Monorail,

F: Monorail, hein

RA: When I arrived here at the first time, I travelled by train, and the taxi with other people,

F: Okay,

RA: yeah

F: And do you- how do you keep in touch with your relatives? Do you like blog, or Facebook, or
Somebody said something, unclear, RB or RC
F: No, not at all?
RA: Internet, yeah,
F: Internet,
RA: In Facebook, yeah,
RB: I use Facebook yeah, email,
F: Did you publish pictures online?
RC: Skype,
F: Skype? Okay,
RA: It's not easy to put pictures on it, here,
F: No?
RA: I didn't know, it's really (unclear) internet, but I haven't seen anything I could put my pictures on it,
RB: Facebook I put my pictures there,
F: Facebook or...
RC: yeah, but I haven't tried here in Malaysia, it's not easy
RC: I don't know (unclear) it's different
F: How do you...I mean like pictures, what type of pictures do you take, will you take buildings, or unusual pictures,
RB: All, all,
RA: People, buildings, nature,
RB: Beer, everything,
RA: Party,
RB: No, serious, go through over those party and everything in between,
F: Are you going like through all the attractions, or I mean, (unclear) you follow your books, I mean would you follow their recommendations, or more like just- okay, benchmark,
RB: I used it as to aware everything is,
F: Okay,
RB: And then I leave it home, just go
F: 'coz it's heavy, hein,
RB: Yeah... 'I didn't know', just walk around.
F: Okay, so you follow your own inspiration and you...
RB: Yeah, yeah,
F: Okay,
RB: Sort like- 'I've gone'- (unclear) the towers, the Twin Towers, Petronas Towers, I think,
F: Yeah, yeah,
RB: (unclear) and I just walked around, and see what is going on,
F: And how did you find this place? Did you follow this guide?
RB: I follow her (Laughs), she's already here
RA: I follow the guide,
F: 'So, that's on the book', hein
RA: When I arrived, I want to go here, I want to find the place for my first night, and, the local place where they recommended they were full, so I went to this one room 'free',
F: Alright,
RA: Yeah, So, I came here and I liked it, and I met him on the bus station,
F: Okay,
RA: And then I said- "oh my God, you again", "are you following me" "I follow the first"
F: So far what are the places you visited in this city, what are the famous, I mean the places you went,
RC: Twin Towers, we visited,
RA: Chinatown,
RC: Chinatown
RA: Doctor Fish, I went to day, in the mall, Doctor Fish...
F: Ow, fish, yeah, yeah, okay,
RA: It's quite fun,
RC: There is a gallery we visited today, 'and fish owners (unclear) or something',
F: Ok-kay,
RC: (Unclear) it's around the corner,
F: Is it art gallery?
RC: It said it's an art gallery, but it's more like a shopping centre, few pictures, and,
RB LAUGHS

F: Oh, yeah, yeah, Okay, I saw that, is it like the face of neighborhood, (unclear)

RC: They said it's the most seen in archive, in KL, but I went there, it's not like..

RB LAUGHS again

F: And do you- Do you know the place Batu Caves?

RC: (unclear)

F: Have you heard of this place?

RC: Yeah

RB: 'I'm just here for few hours', 5 hours I just walk around (continues, unclear)

F: Okay,

RC: 'difficult', unclear...

F: Or you can go by bus,

RC: Really?

F: Yeah, yeah, it's like last stop of one bus line,

RB: At the Caves?

F: it's a huge of temple inside the Caves,

RB: Oh, cool...

F: I mean, it's very- very different from what you've seen,

RC: Yeah,

F: It's like highlight of the place, there's another place – Putrajaya, are you familiar with this place, Putrajaya? It's a new city- it's like a local (unclear) it's a new government city, I mean it's just satellite suburb, but the merit...very...

RB: They just created a whole new city?

F: yeah, yeah, for it's really government offices, they are (unclear)

RB:

F: yeah, yeah,

RB: like Brasilia, in Portugal,

F: yeah, yeahm

RB: I mean Brazil, sorry,

F: But, except, it's only like 30km away, it's halfway to the airport, or you come to the airport 'you'll see part of it'

RB: You mean like Canberra, probably,

RC: Yeah, yeah 'in Australia, it's the same'

F: it's the same principal

RC: I saw it on the way when I pass (unclear)

F: Normally you can see some attractions and some bridges...and are you going to the seaside after, or are you gonna stay, how long would you stay in this city?

RC: I leave tomorrow

F: You leave tomorrow,

RC: I go to Thailand,

F: So, you fly or?

RC: Yeah, with Air Asia,

F: So, where in Thailand would you go?

RC: Bangkok?

F: Okay, and?

RC: And off to Chiang Mai,

F: Okay, and then?

RC: And then I travel to Vietnam, fly to Vietnam, and then to the islands in Thailand,

F: Alright, okay,

RC: yeah,

F: And then, it would be...you will arrive there when?

RC: I think uhm...I left some money, I think pretty soon, I think maybe some 3 weeks time,

F: So, when you are short of cash, what will you do? You go back to Ireland,

RC: I go back to Ireland

F: Ireland, okay. And when you were in Europe, where would you go for, if it's like a short holiday or...because here is very long holiday,

RB: Anywhere,

F: Normally you will stay in Europe, or you will go to...I don't know

RB: I don't what it likes- what do you think is short holiday, 4 weeks?

F: let's say 1 week holiday?

RB: 1 week I will stay in Europe

F: where would you go? You will stay in Holland?
RB: Probably I would- no...probably I'd go to some other, see France or Spain, or Greece, or,
F: Okay, so you drive or you would fly?
RB: fly,
F: fly, hein,
RB: I haven't- I have to say, I haven't done a lot of 1 week vacation, so I just go either 4 weeks, or just like 4 days,
F: Okay,
RB: either like city trip that kind of thing, or just go for 3, 4 weeks travel seaside,
F: so, if you have 4 weeks, where would you go?
RB: Sorry?
F: So, if you have 4 weeks, where would you go?
RB: Last couple 4 weeks, I went to Australian, United States, Russia,
F: It's long err...okay,
RB: and 'sort' of Europe...
F: And if you compare, I mean, because you are all very season travelers, do you think this city is a world class city?
RB: I can't say, because I think I just,
RC: world class?
F: I let you interpret it the way you want,
RA: World class city?
RC: world class like something New York, like a facilities,
F: more stands out you can say,
RC: No,
F: No? What is lacking?
RC: I think I can see it's kind a developed a lot, it's pretty developed, but still lack of (unclear) 'some Middle East', and then cleanliness, restaurants something like that, seems poor...the standard of living is lower,
F: Okay, and do you find it conservative?
RC: Mmm,
F: because the way you see it Islamic country, so, you feel a lot of pressure, that you cannot, cannot, or it's okay,
RC: No, I don't think it is conservative; 'Philippine' is probably more conservative,
F: Oh yeah,
RC: yeah,
F: you mean in the people's behavior, or...?
RC: (unclear) massage when I was here, (unclear) could be illegal,
RC: 'A naughty thing, you come from Holland, he's going/coming here,'
All laugh
RB: (Unclear) I just only have 10 minutes, like 10 different people came to me, 'if you want a girl, or a woman',
F: Okay,
RB: This kind of thing, But in Indonesia was even far more, like 20 times more, like 5 seconds – you want a girl, you want a massage, transports, they harassing you,
F: Yeah,
RB: I found Malaysia is pretty relaxed though,
F: Okay,
RB: Not a lot of people to come to you and try to sell their stuff, that way I think, it's very nice, and I just walk around here, I wouldn't again compare like with capital city of Europe, because the city centre would be nice here?
RC: You think it's more conservative in Holland?
RB: Conservative, I don't know, because, also when I'm in Amsterdam, people will ask me if I wanna (unclear)
RC: 'neighbors in Europe'
RB: Yeah, it's not a big rule anymore, because they almost impossible to get your drink outside, rules, this kind of things, so they have rules, they are getting more and more rules, and they are like thinking outside of the rules, like err, how many people come to you, (unclear) Malaysia also [19:30] And the next day you have the same, like prostitution, drug wise, (unclear) if in New York they will ask you to buy 'hashish or cocaine'
F: I think it depends on the area of the city
RB: Yeah, that's true, yeah, yeah,
F: Okay, I want to ask you if you want to qualify this city in 3 words,
RA: Qualify in 3 words?
F: Yeah, based on assumptions, or whatever you
RA: Oh, it is the hard one, I have to think about it,

F: Or you want to...
RB: Oh, you also wanna ask me?
F: yeah, yeah,
RB: I just arrived, I'm not sure,
F: I will come back to you...
RA: Yeah, yeah,
RB: Kuala Lumpur...
F: 3 words...
RB: (Thinking) For now, I haven't see seaside, seafood is expensive here...
F: Seafood expensive,
RB: 'double with my' err...because it's the only thing I can relate to here because I haven't seen any sites/sides, so...I'm not sure...
RA: It's a bit of chaos,
F: chaotic? Chaotic, yeah,
RA: And err...busy?
F: Busy, okay,
RA: and there are different between rich and poor,
F: big gap, hein?
RA: yeah, because there are really big buildings, but also the poor sites here,
RC: Developing,
F: Developing, okay,
RC: (unclear) I think for me here the nightlife is not very interesting,
F: Okay, like dull, or...
RC: A little bit, yeah
F: Okay, and for you, again another question, what's the best city to live in, in the world, worldwide?
RC: To live in the world?
F: Yeah,
RC: my favorite city to live in?
F: Yeah,
RB: city to live?
F: Yeah,
RC: But living in a (unclear) totally different things, you know what I mean?
F: The city you can really feel, I want you to call it home, because you like it, it can be perfect, or...
RC: (unclear = Belgium) and/in Colombia (*RC repeats it*)
F: (unclear) Okay, alright, because of the mountain, no?
RC: I think cocaine,
All laugh ☺
F: For you,
RB: I would say, San Francisco, it's really nice, I like Amsterdam, it's really nice actually...
F: Amsterdam, okay,
RB: It feels a home to stay
RA: Melbourne,
F: Melbourne, hein,
RA: yeah, and also Amsterdam,
F: Amsterdam. DO you have family- you family is in home country or- your family is across the world?
RC: (unclear) they all still in Ireland,
F: Still in Ireland,
RC: they all come to Ireland (unclear) generations,
F: Okay, for you as well?
RB: Yeah, I have some family in Denmark,
F: Denmark, okay,
RB: but, yeah, it's far relatives and...
F: but you won't visit them so much,
RB: nah, only in Denmark,
F: and you,
RB: My family they are in Holland,
F: but when you travel to all these places, like now visit friends, I live in- I don't know South America, or,
RC: in Australia,
F: it was part of the plan, I will go to Australia, I will visit you, or...
RC: Yeah, (unclear) people come to Australia,

F: yeah,
 RC: There are a lot of people have holiday here, so...(unclear) a lot of my friends are there, so...
 F: SO, you stay with them or you visit them?
 RC: yeah,
 F: But when you travel, do you also use thing like, you know Couchsurfing, I mean the website, where people can exchange a house, or,
 RB: yeah, we just talked about it,
 RA: I met people who use it
 F: You are aware of it but you don't use it,
 RA: No, I'm not online, I met people who use it,
 F: Okay,
 RA: Also a people, also a girl who actually, was- who receive people at their home,
 F: Okay,
 RA: I think it's quite nice, but I haven't tried it,
 F: in South America you know this?
 RC: No, hostels,
 F: No? hostels hein, okay. And do you sometime, I don't know, do you also try all the type of accommodation when you travel, either home stay, or camping, or more to hotels?
 RB: This town we use hostels,
 RA: Here? Depends,
 F: No, I mean, whenever you travel, you mean sometimes you go camping or,
 RA: yeah, yeah
 RB/RC: In Europe,
 F: In Europe, hein,
 RA: but not here,
 F: Maybe the climate, maybe it's too hot here, or not suitable,
 RA: yeah, maybe the animals around here
 F: Okay last question, what are you gonna bring back from this country, would you buy souvenirs, and if it is souvenirs, what would you buy?
 RA: I bought some chopsticks, (laughs)
 F: Chopsticks, okay,
 RB: Probably just T-shirt,
 F: T-shirt, hein, okay,
 RB: I think so, probably, like cloths,
 F: because it is light or?
 RB: No, it is cheap,
 F: It is cheap also, okay,
 RB: But Thailand is probably even cheaper, so maybe I wait for Thailand, and buy there, but,
 F: Okay,
 RB: Because I can't bring it, I have to travel 4 months, I'm not gonna buy stuff here
 RC: Same
 F: Same hein, and did you make friends here?
 RA: Yeah,
 RB: Yeah, contacts, you meet every day, you meet new people,
 F: In the guest house?
 RB: in the guest house, or street, whatever,
 F: Street as well ah, People you will stay in touch or it's just like social...
 RA: I met 2 Dutch girls I will see them in Holland,
 RB: Maybe just in Facebook, or like maybe you going there maybe in 2 years,
 RC: (unclear) spend some time with people, (unclear) travel for couple of weeks, and then again, develop friendship that last

INTERVIEW IDENTIFICATION SHEET

Set Number : **2010-08-29-A-03**

(YYYY - MM - DD - Initials- Interview Number)

Venue: Sunway	Interview Language : English
Interviewer: Alishan	Time Starts: 00 :00 Time Ends: 29"
Respondent A	Respondent B

1	Sex:	Female	
2	Age/ DOB:	43	
3	Place of Birth	Maldives	
4	Nationality:	Maldivian	
5	Ethnic group:	Maldivian	
6	Place of residence:	Bangalore	
7	Residential history:	Maldives, Singapore, Kuala Lumpur, Australia, UK, India	
8	Marital Status:	Divorced	
9	Number of people in the household.	Two (including the interviewee)	
10	Family composition	Two grown-up kids	
11	Occupation		

I: I would like to do an interview with you on your experience in KL. Actually doing a study on the mobility and representation of KL. So where do you come from?

R: Maldives

I: And where is your current home?

R: India

I: Okay, and in which city?

R: Bangalore

I: And, have you often moved in your life?

R: Yes, a lot

I: And which places?

R: Residential or ...

I: Yeah, residential

R: Singapore, Kuala Lumpur, ermm, India, Australia, UK. That's it

I: Currently are you living with you family or alone?

R: No, alone

I: And what is your purpose for this trip?

R: Just visiting my son

I: Okay

R: Who is studying here

I: Who plans your trip normally?

R: I do, myself

I: And, how many times have you visited already?

R: I can't really remember. Since 1992 I have been travelling in and out KL and I have been here for about 6 months, and couple of times actually during this past few years

I: That's long... Who do you normally travel with?

R: Family, friends, alone... it depends

I: Before actually... since 1992, before you actually came to KL, what were your expectations? How did you actually get information about the place? It is a long time back, I am sure, but still, how did you get to know about the place

R: My dad did business here and they moved here for a while. And my sister started studying in Garden International. So, my family was based here. So, then I was studying in Singapore. So that was (not clear) first time I was in here was 1992

I: This trip, how long are you gonna staying?

R: I am not really sure. It has been a month already, but my son is getting holidays again, err Hari Raya holiday. So after that, ermm, I will decide when to leave

I: Okay. So you came from India or Maldives?

R: From India

I: Directly from India?

R: Hmm

I: So what is your next stop or what is your plan during this trip. What is your itinerary like?

R: Just ermm. I am just visiting my friends, you know spend time with my son when he gets some holidays

I: Any place in particular that you are going to visit during this...

R: I am thinking about Singapore or Tioman Islands maybe around the way, for the next holiday

I: And in your previous holidays actually, which countries have you travelled?

R: Ooh

I: Long list?

R: That is a long list. Lets see, Thailand, Cambodia, Vietnam, Singapore, Malaysia, err Spain, Germany, UK, err Australia, New Zealand, India, Sri Lanka

I: So how often do you actually visit? Only once, single visit or you visit quite often to these places you went?

R: I have visited them more than twice

I: And so far what was been your best holiday?

R: Spain and Thailand

I: Okay. And where is your next holiday? What is your plan?

R: I have planned a trip to Thailand again with some friends. So probably in January

I: And then, when you are staying in KL, what is your accommodation? What type of accommodation?

R: Sometimes in hotels, sometimes with friends because I have a lot of friends here. Totally depends on the timings actually

I: And then, since you are living in Petaling Jaya, I believe you go to Sunway Pyramid quite a lot right?

R: All the time. Hehe

I: And, do you use taxi to go there or...?

R: Sometimes I walk. But I don't feel very safe these days, so I take a cab

I: Okay, and then is it easy for you to get around in the city?

R: No, transportation is a problem here

I: Everyone complains right. And then, if you are here on vacation, I am sure you will be doing lot of shopping. So which place do you prefer most?

R: Shopping in KL?

I: Hmm. Which mall?

R: Don't really have a favorite. It depends on where I am or which mall I am headed to. Depend on the timing, I mean like, if I go in to the city, I might go to Sungai Wang or Time Square or even the Pavilion.

I: And do you have anything in specific that you purchase? Normally what do you buy?

R: Clothes

I: Okay. And do you enjoy the shopping in KL?

R: Nothing much really apart from that I am here in KL. Cause I have seen most of KL. Most I would say. But transportation, you know getting it from KL is like a problem. So it takes a lot of effort. And since I am here with friends and family most of the time, I try to entertain them. It depends on them really

I: And talking about entertainment, what are the entertainments you normally go for?

R: In the city?

I: Yeah

R: Nightlife, movies

I: How about concerts or....

R: Concerts, I only managed to go for one concert. But I can't remember which concert, it was long time ago. But I have never been here when someone was actually playing here

I: Okay. And when you hanging out, do you normally hang out with your friends or just mixed crowd or just random people?

R: With friends

I: And, when you are... during you stay, how is your meal? I mean do you take it from out or...?

R: If I am in a hotel, I take outside. If I am staying with friends, sometimes we cook, sometimes we go out

I: So what type of restaurants do you normally go at? Fast food or...?

R: Not fast food (friend). Well sometimes, fast food, when I am with my son as he likes fast food. But at times different restaurants; Chinese, Thai. Sometimes Malay, Indian. Mixed.

I: What type of food do you like normally?

R: Any food

I: And about the restaurants, do you think it is clean enough in KL?

R: Well, compared to other places, the Mamak cafés, not really that clean

I: Okay, I am sure. And how about the price? Affordable?

R: Prices, they are okay.

I: And how much you normally spend if you are eating outside, every time?

R: It depends on what kind of restaurants you are going right? TGI Friday's, it is little bit more expensive. But then cafés, little bit more cheaper

I: And about the atmosphere of the restaurant itself, do you think it is good and the services?

R: Totally different from (not clear)

I: And in KL, what are the attractions that you have visited actually?

R: Sunway Lagoon, err, (not clear)

I: No, in KL

R: The aquarium, and what is that, the Petronas? KLCC? What is in KLCC?

I: I don't know, Menara?

R: Oh no, there is a (not clear) kind of place in KLCC. I have forgotten the name. I have been there. And then, erm, I have forgotten most of the places. Hmm... the Butterfly Park, Bird Park, Zoo...

I: How about museum?

R: No I have not been to any museum

I: Or any galleries, art galleries?

R: No. No. Just places that kids like to go

I: With your son right? Have you ever visited religious place?

R: Batu Caves, hmm...

I: Okay. Do you think KL has a specific culture? Too many people? Hehe

R: Too many cultures here actually and too many holidays for sure

I: Yeah, for sure. Hehe. A typical Malaysia, Asia?

R: Yeah, Malaysia, Asia. That is true

I: And then about the buildings. Do you pay attention to the buildings in their details, in terms... Do you like it?

R: Yeah, there are some nice buildings. I am not sure I caught all the names really. But yeah then the Twin Towers, they stand out

I: And what do you think of the whole planning? That you actually can comment a lot about it, since you have been here a lot of time

R: The planning of KL?

I: Since 1992?

R: KL has... has developed. But I am sure they can do more

I: Is it in a very fast pace or slow?

R: Compared to other places around, like Singapore – you can only compare it to Singapore because it is near – it is a bit slow. And again comes to the private transportation, again, because you know public transportation is a mess here. I mean there are trains and things, but it is hard to take connections, so everybody gathers on the street, and a lot of traffic jams and so many people outside, and even malls, I mean on weekends, you can't even move in a place

I: Could you tell that what are the major urban projects? Do you believe that Putrajaya as a capital can be an urban place?

R: To tell you the truth, I haven't really been around Putrajaya. Because most of my visits are based on friends and like visiting family. And most of the time, it is short visits and I never came here for a real holiday. Places I have been like Langkawi, Kuantan, Terengganu, those places are really, really nice. And those are the places that I actually been on holiday. But never in KL. KL was always a purpose visit. A function or you know maybe a group plan thing, just to get together or visiting family or they either working or studying or you know, things like that. So my life here revolves around them

I: And then I don't know whether you must have visited any heritages places. Have you ever seen to any heritage or conservation place?

R: No, I don't think so

I: What can you tell about the whole atmosphere of KL itself? What do you think? Do you feel energized or inspired?

R: Energized for sure. Inspired, I am not really sure

I: How about the people? Are they conservative or open-minded?

R: Some of them are. Some of them, I don't know maybe because of cultural understanding, they appeared to be bit rude. But some people are really, really nice

I: And is there a particular smell that you could say, yeah this is KL?

R: Hmm, smell of fruit

I: And about the sound, traffic...?

R: A loud music, and more annoying sometimes

I: Since you have been coming here quite often, what time do you actually enjoy the most? I mean what is your favorite time to come?

R: Time of the year?

I: Yeah

R: During sales times

I: And do you think the place is quite different during daytime and nighttime?

R: Yeah, it is different

I: How do you explain the nightlife?

R: Well daytime it doesn't look very appealing, maybe. But at nighttime when the lights are up, it looks really, really nice and beautiful, and even the buildings

I: How about climate? Is it important for you come here?

R: I never really gave it much thought. I just accepted it. It is humid

I: Yeah. No choice... Were you ever lost in KL, at any time?

R: Yeah, but I find my way around

I: Do you think it is easy to engage conversation with people in KL?

R: Some people

I: Do you think it is depending on the age or gender?

R: Not necessarily

I: Nothing like that right?

R: Nothing like that. Some people are, I think they are a bit different towards some foreigners. I am not sure really. I never really... hmm, sometimes. It totally depends on the situation or where you are at

I: Okay. And if you not sure about a direction, what do you do normally? Asking or...?

R: Ask people or maybe... I don't know. Yeah, ask people usually

I: Did you have any (not clear) during this trip?

R: No

I: So, what languages do you actually speak?

R: English, my own language, and then a little bit of German, and some Italian

I: And what languages do you hear in KL? So many. Heheh

R: There's Tamil for sure, Mandarin, Chinese, Cantonese. Cantonese?

I: Yeah, Mandarin and Cantonese, but I am not sure about them

R: No, I can distinguish Mandarin and Cantonese because I lived in Singapore for a while. And Malay, and Iranians

I: And then the people living in KL, I mean the people residing in KL, what do you think they normally do? You must have seen lot of people around, right? What are the activities you think they do normally?

R: You see a lot of them in Shopping Malls

I: Roaming around?

R: Movies, bowling, ermm. I don't know, wherever I go there is lot of people

I: Especially weekend?

R: Yeah sure

I: And what do you like about the people?

R: What I like about the people? Once you get to know them, they are really nice. But if you don't know them, they appear to look a bit... apprehensive

I: Snobbish also?

R: Well I don't want to be rude

I: Just some people. Maybe because we actually don't know, that is the whole... If we get to know them, it will...

R: But I don't think that they are really... well I don't know, they don't really appear to be tourist friendly; except for the people at the stalls, they are sort of... yeah they have to be because they have to (not clear) in to their little shops, right?

I: And, do you feel comfortable here, anyway?

R: Yeah, I do

I: Welcomed at times?

R: I visit family or the people I know, so...

I: Do you have...erm, are you friends with locals?

R: Hmm

I: Or other travellers?

R: Yeah

I: Do you keep in touch with them normally?

R: Some of them

I: And then coming to safety. Do you find the place safe?

R: Not really

I: Is there times that you feel that it is really dangerous?

R: Sometimes, yeah

I: Do you have experienced any so far?

R: Not in a situation where I couldn't really go (not clear). I have, I don't know, some reason with African people. It is little bit difficult

I: Yeah... And how about the cleanliness of the place

R: Oh yeah I remember. KL Sentral, is one place you don't feel safe. Usually harassed by the Indians though, who work there

I: KL Sentral itself?

R: Yeah. Because normally we go there to take train (not clear) to go to Singapore, Thailand or places like that. And they are scary. They are even more scarier the Africans

I: And about the cleanliness of the city, what do you think?

R: They can do better, for sure

I: So you don't think they will maintain the place?

R: Hmm, well if you talk about places like hmm Lot 10, they charge you for money; you know go use the bathroom and stuffs. But even if you are not going, the thing is you can stink and smell sometimes. And you know, you can compare that to places outside, there are cleaner places than that

I: And can you see the city as a green city?

R: Yeah, it is green, it is green

I: How about the pollution?

R: Polluted. But I can compare it to India, and this is better

I: And city itself, do you find it affordable, now?

R: Used to. Now it is getting a little bit higher. If you compare it to Singapore, it is getting to the same stage now, almost at the same level

I: And what is the most expensive thing came across?

R: In KL? The most important thing?

I: Expensive

R: The expensive thing. Hmmm

I: Transportation?

R: Yeah. Cabs

I: What do you think about cabs anyway?

R: Scary cabs, then...

I: If you could use another mode of transportation, what would you prefer?

R: Train

I: And do you think it is convenient to...

R: Not here. Not here in KL. It is not, because I think, ermm, the problem here is that different trains, ermm, are run by different companies; private companies and then they are not in partnership.

I: On their own

R: Yeah. So it is very difficult to take connections to another area where another train is going

I: Okay

R: So sometimes you have to like walk around, you cross street to get on to another train station and especially when it is training and traffic jams, and things like that. It is a hassle. Travelling by train in here is a hassle. Especially the Kommuter

I: Okay. And about the tourist attractions, do you think KL got enough attractions for tourists?

R: It is there. It is just that I haven't really been to... I am sure it does

I: Do you have any expectations about KL actually? You might not have because...

R: Expectations? Yes, transportation (not clear) because that way you get to visit places without hassle, you know. I mean like touristic places. Now if you want to go somewhere, like (not clear) center here, which is near the Bird Park, you know you can't really take a train there. And buses here, I mean it is very confusing, you know to take buses. And bus conductors are not that cooperative. I mean in a place, in other places you get into a bus and you tell the conductor, you know if you don't know the place you can tell them, you know can you let know...

I: Which place

R: Yes, even to get there. And the conductor or the person in the bus would tell you, even if they have to scream, they will tell you. Here you don't have that kind of... Maybe, it is a language problem, I am not really sure, but I prefer not to take bus. From buses I am going to be lost

I: Sure

R: So the only other thing is taxi. And taxi people can, if you don't know the place, they can take you on a detour around the whole place, you know. You can go round and round and scam you on money

I: And about the tourist facilities or services, do you think they have enough. I mean the information or...?

R: Information they do have enough. I think they have at every Mall has the information counter that really helps. I mean if you go ask them you want to get to a place you know which LRT or Monorail around, they will tell exactly what train to take, or where to take the change or things like that. They are very helpful, in that way

I: The signage available in the city is it helpful?

R: Some areas

I: In KL?

R: Inside KL, yeah it is okay. But when you get outside the city, it is a bit difficult

I: Okay. I don't think that you will be taking souvenirs back home...

R: No

I: Because you have very often visited

R: Yeah

I: But if you are taking, what do you normally take back home, to your friends or... from KL?

R: From here? Hmmm, what would I take them from KL?

I: Clothes?

R: No, not clothes. Ermm, I have taken souvenirs back, but err, sanctuary stuffs (not clear), but they are not really souvenirs. And err, I have taken those the miniature...

I: The miniature of KLCC

R: Yeah, KLCC, things like that, like the Twin Towers and stuffs like that

I: And how do you describe your experience in KL, to your friends normally?

R: Well, it is fun, because you have fun here. I am not really sure how tourist would take back. But I have a lot of friends here, so I am not really bored. I have people to spend time with, even just hanging around in the apartment or going for the movies, you know

I: So, would you like to live in KL again?

R: Err, I am actually thinking about that. Because my son stays here. That is the only reason and there is no other reason to stick around here, really

I: Would you actually recommend people about the city itself?

R: Yeah, I would. It is a Maldivian, they like to shop. And there are lots of stuffs that you can't get back in the Maldives and varieties here that you can buy cheap stuffs too. So, I would recommend, and plus, nightlife is good and movies and all that, they like doing things like that. Because, we don't have that things in the Maldives. And KL is a big city, it is less expensive than Singapore, if you like, like movies and nightlife and things like that. But shopping is getting a bit expensive if you, if you like to shop in like big malls and stuffs like that. But there are cheap places. Yeah, I would recommend. But as far as sightseeing is there, unless they have lot of money, I wouldn't recommend

I: The city, do you think it is a unique city, in terms of people or attractions or...?

R: Unique... actually every city is unique in its own way. But KL is so multicultural, you can't, it is hard to put your finger on it, you know, (not clear). But yeah, as far as entertainment goes, it is always something happening, in like some mall or somewhere, always happening. So compared to Singapore, KL actually is a better place. Because there are places to go here, you can do stuffs here, and...

I: A bit freely you mean

R: Yeah, a bit more free and more chilled

I: What is the best and the worst image of the city?

R: The best and the worst image. The city is nice. Some of the apartments that I have stayed in, they are really, really nice places, nice air as well. And lots of green, I like that. And the worst, I can't take my head off from transportation. Compared to the rest of the world...

I: Transportation is an issue?

R: Is a huge issue

I: And if you have to describe KL in three words, how would describe?

R: (not clean) Clean, and lively for sure

I: And do you think KL is a World-class city?

R: Well if I have to rate it between 1 to 10, it would be a 7

I: Okay. Other than, you already compared KL with Singapore based on entertainment and all, but in an overall basis, how would you compare KL with Singapore? I mean the development and everything

R: Singapore is very metropolitan. It is, it is. Everything is so organized there. You can't really compare it to the rest of the world even. So I wouldn't really compare Singapore and KL. KL actually, from a personal perspective, KL is actually more chilled out. You feel more relaxed here than in Singapore. Because in Singapore, I don't know when you go out on the street you feel like you know, sometimes you feel underdressed, sometimes you feel like you are walking in some sort of Lego you know made, it is too clean and I mean, too proper

I: Yeah, too proper to people to visit

R: Yeah, it is not a tourist destination, for sure

I: Really a metropolitan... And how would you like KL to be in the future?

R: KL is a nice city, but you can still improve it with some, you can make it more cleaner, plus you can make it more familiar for people to move around. And I think it is, even now I think, if people actually try to improve the transportation system, I think it would be one of the best cities really. Because that will (not clear) everybody, not only, well people who live here adopt to it, because they grow up with it. But people like us who visit, especially the tourists who visit for the first time, it is so confusing, it would very confusing for them. I don't have lot problems, because I know my way around. I can get into a cab and I can tell him exactly which lane to

take or what road to take or what highway to take. So I can't really compare to the rest of the tourist, even if I am one

I: Yeah sure. I mean if they are coming for the first time, I am sure they would charged even more than any...

R: Yeah, they still try to do that. Err, a cab driver even threatened me, near the Megamall

I: For? What do you mean?

R: We went to the mall with my sister and my son, and then we went for the movies and then it was around 10.30 that we got out from the Megamall and there were 2 cabs; one had a Chinese driver and the other one was an Indian driver. And the Indian guy came to us and he says *"where do you want to go?"*. I think we were living in (not clear) Hilton, which is in Jalan Tun Razak and he was charging me, RM 55 to go to this place. And I was like, *"it is okay, we don't want to go with you"* and we turned around we didn't say, we didn't even tried to bargain it down. I mean 55, this is like insane

I: You can go to airport itself

R: Yeah. I turned around and he said *"hey, hey, hey, what do you want? How much you want?"* And then we told him the price want. Because this was the usual price that we take it. He said *"no, no, we can't go"*. I said *"that's why we said we are going to the other side and we will take another cab"* And then he turned around and said *"hey, don't show your face around here"* and then he threatened me for sure, really. Was really mean, and I was like *"you don't show your face here either"* and I turned around and left. I mean who is he to me

I: Transportation has always been an issue I guess. Whoever we asked actually, most of them actually said it is.

R: You know, it is not only (not clear) just that they are very, cab drivers are often rude. So many tried to scare me. I mean they try to scare me every where in the world, but everything they done is rude and then they don't look safe at all, you know, they don't. But some cab drivers, mostly Malay people, Malay cab drivers are really, really nice. The original Malay people. They are the only people that actually, I mean, that I have noticed, are really sincere. The Chinese sometimes, the Indians, their bad moods, cab drivers

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie du doctorat

- Aaker, D. A. (2004). *Brand Portfolio Strategy - Creating Relevance, Differentiation, Energy, Leverage and Clarity*. New York: The Free Press.
- Anholt. (2009). The Anholt City Brands Index In Anholt (Ed.). Seattle: GMI.
- Antier, G. (2005). *Les stratégies des grandes métropoles. Enjeux, pouvoirs et aménagements*. Paris: Armand Colin.
- Arama, Y. (2005). Métropolisation et absence de tourisme: un état des espaces urbains en Algérie. In P. Duhamel & R. Knafou (Eds.), *Mondes urbains du Tourisme*. Paris: Belin.
- Ashworth, G., & Page, S. J. (2010). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes *Tourism Management*, 10, 1-15.
- Asian Development Bank, A. (2009). A new paradigm for sustainable urban transport. Manille: Asian Development Bank.
- AT Kearney. (2010). The Urban Elite. The A.T. Kearney Global Cities Index In M. Hales (Ed.). Chicago: A.T. Kearney.
- Ateljevic, I., & Doorne, S. (2003). Culture, economy and tourism commodities. Social relations of production and consumption. *Tourist Studies*, 3(2), 123-141.
- Atkinson, R. (2003). Domestication by Cappuccino or a Revenge on Urban Space? Control and Empowerment in the Management of Public Spaces. *Urban Studies*, 40(9), 1829-1843.
- Augé, M. (1994). *Pour une anthropologie des mondes contemporains*. Paris: Flammarion (Champs).
- Azevedo, A. (2004). *Cities as Brands: The Role of Communication Strategy in Place Marketing Context*. Paper presented at the Sopcom- Sociedade dos Medias, Lisbonne.
- Badaruddin, M., & Yusnita, Y. (2005). *Malaysian domestic travelers: Characteristic and Behavior*. Universiti Sains Malaysia.
- Bailey, N. (2008). The Challenge and Response to Global Tourism in the Post-modern Era: The Commodification, Reconfiguration and Mutual Transformation of Habana Vieja, Cuba. *Urban Studies*, 45(5&6), 1079-1096.
- Bao, Y. F., & McKercher, B. (2008). The Effect of Distance on Tourism in Hong Kong: A Comparison of Short Haul and Long Haul Visitors. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 13(2), 101-111.
- Barber, A. (2008). *Malaya, The Making of a nation 1510-1957*. Kuala Lumpur: AB&A.
- Barber, B. (1995). *Jihad vs McWorld*. New York: Times Books.
- Barter, P. A. (2004). Transport, urban structure and 'lock-in' in the Kuala Lumpur Metropolitan Area. *International Development Planning Review*, 26(1).
- Battistoni-Lemière, A. (2004). *L'espace mondialisé : flux, acteurs, enjeux*. Paris: Ellipses.
- Beaulieu, I. (2006). État rentier, gouvernance et développement: Le cas de la Malaysia. *Institut canadien des affaires internationales (ICAI) / Canadian Institute of International Affairs (CIIA)* (Symposium des jeunes sur le développement et l'inégalité mondiale).
- Beedie, P. (2005). The Adventure of Urban Tourism. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 18(3), 37-48.
- Binder, J. (2004). *Travellerscapes. Tourism Research and Transnational Anthropology*. Paper presented at the Alltag der Globalisierung. Perspektiven einer transnationalen Anthropologie, Frankfurt am Main.
- Bindloss, J., & Brash, C. (2008). *Kuala Lumpur Melaka & Penang*. Londres: Lonely Planet Travel Guides.

- Boli, J., & Lechner, F. J. (2001). Globalization and World Culture. In N. J. Smelser & P. B. Baltes (Eds.), *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* (pp. 6261-6266). Oxford: Elsevier Science.
- Bonetti, E., Petrillo, C. S., & Simoni, M. (2006). Tourism Systems Dynamics: A Multi-level Destination Approach. In L. Lazzeretti & C. S. Petrillo (Eds.), *Tourism Local Systems and Networking* (pp. 111-131). Oxford: Elsevier.
- Bouchon, F. (2008). *Kuala Lumpur, entre mondialisation et fragmentation. Identité urbaine d'une ville multiculturelle*. Master 2, Université Toulouse II, Toulouse.
- Bouchon, F. (2010). *Negotiating Tourism and Urban Development in Contested Heritage Area. A Study of the Historical Nucleus of Kuala Lumpur*. 11th International Joint World Cultural Tourism Conference, Hangzhou, Chine.
- Bouchon, F., Tung, L., & Lim, T. S. (2009). *Sayangi Kuala Lumpur ? Branding Strategies for Metropolitan Areas*. 3rd International Conference on Destination Branding and Marketing, Macao SAR, Chine.
- Braudel, F. (1990). *L'identité de la France* (Vol. Espace et Histoire). Paris: Flammarion (Champs).
- Bunnell, T. (2002). Cities for Nations? Examining the City - Nation-State Relation in Information Age Malaysia. *International Journal of Urban and Regional Research*, 26(2), 284-297.
- Bunnell, T. (2004a). *Malaysia, Modernity and the Multimedia Super Corridor*. New York: Routledge.
- Bunnell, T. (2004b). Re-viewing the Entrapment controversy: Megaprojection, (mis)representation and postcolonial performance. *GeoJournal*, 59, 297-305.
- Bunnell, T., Barter, P. A., & Morshidi, S. (2002). City profile Kuala Lumpur Metropolitan area: A globalizing city-region. *Cities*, 19(5), 357-370.
- Burgess, A. (1956). *The Malayan Trilogy* (3^e ed.). Londres: Vintage.
- Burtenshaw, D., Bateman, M., & Ashworth, G. J. (1991). *The City in Western Europe*. Chichester: Wiley.
- Butler, R. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24(1).
- Capone, F. (2006). Systemic Approaches for the Analysis of Tourism Destination. In L. Lazzeretti & C. S. Petrillo (Eds.), *Tourism, Local Systems and Networking*. Oxford: Elsevier.
- Cappellin, R. (2007). The Territorial Dimension of the Knowledge Economy. Collective Learning, Spatial Changes, and Regional and Urban Policies. *American Behavioral Scientist*, 50(7), 897-921.
- Carmona, M., de Magalhaes, C., & Hammond, L. (2008). *Public Space, the management dimension*. New York: Routledge.
- Castells, M. (1998a). The Education of City Planners in the information age. *Berkeley Planning Journal*, 12, 25-31.
- Castells, M. (1998b). *L'ère de l'information. I, La société en réseaux*. Paris: Fayard.
- Castells, M. (2000). Materials for an exploratory theory of the network society. *British Journal of Sociology*, 51(1), 5-24.
- Castells, M. (2002). *La galaxie Internet*. Paris: Fayard.
- Castells, M. (2005). Space of flows, space of places: materials for a theory of urbanism in the information age. In S. Bishwapriya (Ed.), *Comparative Planning Cultures* (pp. 45-63). New York: Routledge.
- Castells, M. (2006a). Afterword: why networks matter. *Demos*.
- Castells, M. (2006b). Changer la Ville: A Rejoinder. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(1), 219-223.

- Cazes, G., & Potier, F. (1996). *Le tourisme urbain*. Paris: Presses universitaires de France, coll. « Que Sais-je ? ».
- Cenzatti, M. (2008). Heterotopias of difference. In M. Dehaene & L. De Cauter (Eds.), *Heterotopia and the City. Public spaces in the postcivil society*. New York: Routledge.
- Chadwick, R. A. (Ed.). (1994). *Concepts, Definitions and Measures Used in Travel and Tourism Research* (2 ed.). New York: Wiley.
- Chang, T. C. (2000). Singapore's Little India: A Tourist Attraction as a Contested Landscape. *Urban Studies*, 37(2), 343-366.
- Charmes, E. (2011). *La ville émiétée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*. Paris: PUF.
- Chmielewska, E. (2005). Logos or the Resonance of Branding A Close Reading of the Iconosphere of Warsaw. *Space and Culture*, 8(4), 349-380.
- Christofle, S. (2001). Position de villes, mondialisation et réunions internationales. *Géocarrefour*, 76(76-2), 145-150
- Chua, B.-H. (1997). Between economy and race: the Asianization of Singapore. In A. Oncu & P. Weyland (Eds.), *Space, Culture and Power*. Londres: Zed Books.
- City of Toronto. (2008). *Creative City Planning Framework. A Supporting Document to the Agenda for Prosperity: Prospectus for a Great City*. Toronto: City of Toronto.
- Clark, T. N. (2002). Urban Amenities: Lakes, Opera, and Juice Bars. Do They Drive Development? *Research in Urban Policy*, 9(1), 25-38.
- Claval, P. (1981). *La logique des villes. Essai d'urbanologie*. Paris: Litec.
- Claval, P. (1999). *Des aires culturelles aux réseaux culturels*. Paper presented at the L'approche culturelle en géographie, Caen.
- Coëffé, V., & Violier, P. (2008). Les lieux du tourisme : de quel(s) paradis parle-t-on ? Variations sur le thème de l'urbanité touristique *Articulo - revue de sciences humaines*, 4(09).
- Cohen, E. (Ed.). (1974). *Who is a Tourist? A Conceptual Clarification* (Vol. 2). Londres: Sage.
- Connell, J., & Gibson, C. (2004). World music: deterritorializing place and identity. *Progress in Human Geography*, 28(3), 342-361.
- Convex, K. (2010). Malaysia Convention & Exhibition Directory 2010/2011. In K. L. C. Centre (Ed.). Kuala Lumpur: KL Convention Centre.
- CPPS. (2006). Corporate Equity Distribution: Past Trends and Future Policy. In E. T. Gomez (Ed.). Kuala Lumpur: ASLI - Centre for Public Policy Studies.
- Cunin, E., & Rinaudo, C. (2008). Consuming the city in passing: Guided visits and the marketing of difference in Cartagena de Indias, Colombia. *tourist studies*, 8(2), 267-286.
- Cupers, K. (2005). Towards a Nomadic Geography: Rethinking Space and Identity for the Potentials of Progressive Politics in the Contemporary City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(4), 729-739.
- Currid, E. (2006). New York as a Global Creative Hub: A Competitive Analysis of Four Theories on World Cities. *Economic Development Quarterly*, 20(4), 330-350.
- Dawes, J., Romaniuk, J., & Mansfield, A. (2008). Generalized pattern in competition among tourism destinations. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 3(1), 33-53.
- De Koninck, R. (1986). Les politiques de développement agricole en Malaysia ou l'impatience de l'Etat tutélaire *Archipel*, 31(31), 131-153.
- De Koninck, R. (2007). *Malaysia. La dualité territoriale*. Paris: Belin, collection « Asie plurielle ».

- De Koninck, R., & McGee, T. G. (2001). Du miracle économique à la crise financière en Asie du Sud-est : érosion des acquis sociaux et retour de la pauvreté ? *Revue internationale de politique comparée*, 8(3), 519-533.
- De Koninck, R., & Théry, H. (1989). Les quatre faces de la Malaisie: structure et dynamique. *Mappemonde*, 89(3).
- Dear, M., & Flusty, S. (1998). Postmodern urbanism. *Annals of the Association of American Geographers*, 88(5), 50-72.
- Debord, G. (1967). *La société du spectacle* (3^e ed.). Paris: Gallimard.
- Decoudras, P.-M., & Vo Sang, X.-L. (2008). *Tourisme durable et lutte contre la pauvreté*. Colloque Le Tourisme durable et lutte contre la pauvreté., Université Van Lang Ninh Thuan - Vietnam.
- Dehaene, M., & De Cauter, L. (2008). *Heterotopia and the city. Public space in a postcivil society*. New York: Routledge.
- Del Casino, V., & Hanna, S. P. (2000). Representations and identities in tourism map spaces. *Progress in Human Geography*, 24(1), 23-46.
- Department of Statistics. (2009). *Buku Tahunan Perangkaan - Yearbook of Statistics Malaysia*. Kuala Lumpur.
- Dewan Bandaraya Kuala Lumpur. (2002). *Kuala Lumpur Strategic Plan (KLSP 2020)*. Retrieved from <http://www.dbkl.gov.my/pskl2020/english/>.
- Dewan Bandaraya Kuala Lumpur. (2007). *Kuala Lumpur City Plan, KLCP (Draft) 2020*. Kuala Lumpur: Retrieved from <http://klcityplan2020.dbkl.gov.my/eis/>
- Di Méo, G., & Buléon, P. (2005). *L'espace social : Lecture géographique des sociétés*. Paris: Armand Colin.
- Diekmann, A., & Maulet, G. (2009). Diversifying the Tourism Product in Brussels: European Capital and Multicultural City. In R. Maitland & B. W. Ritchie (Eds.), *City Tourism. National Capital Perspective*. Cambridge: CABI.
- DiGaetano, A., & Strom, E. (2003). Comparative Urban Governance: An Integrated Approach. *Urban Affairs Review*, 38(3), 356-395.
- Dollfus, O. (1996). *La mondialisation*. Paris: Presses de Sciences Po.
- Doquet, A., & Evrard, O. (2008). Tourism beyond the grave: a semiology of culture. An interview with Jean-Didier Urbain. [Interview]. *Tourist Studies*, 8(2), 175-191.
- Drummond, L. B. W. (2000). Street Scenes: Practices of Public and Private Space in Urban Vietnam. *Urban Studies*, 37(12), 2377-2391.
- Durand, F. (2008). *La décroissance : Rejet ou projets ? : Croissance et développement durable en questions*. Paris: Ellipses.
- Echtner, C. M., & Ritchie, J. R. B. (1993). The measurement of destination image: An empirical assessment. *Journal of Travel Research*, 31(4), 3-13.
- Eckert, D. (2002). *Les métropoles régionales dans les réseaux de transport européens : de la marginalisation à l'intégration*. Les grandes villes régionales. Pôles de croissance dans le contexte de la mondialisation?, Institut de géographie RAN (CFRSSH).
- Economic Planning Unit. (2000). *Eighth Malaysia Plan - Rancangan Malaysia Kelapan 2001-2005*. Kuala Lumpur: Percetakan Nasional Malaysia Berhad.
- Economic Planning Unit. (2005). *Ninth Malaysia Plan - Rancangan Malaysia Kesembilan (2006-2010)*. Kuala Lumpur: Economic Planning Unit.
- Economic Planning Unit. (2010). *Tenth Malaysia Plan - Rancangan Malaysia Kesepuluh (2011-2015)*. Putrajaya.
- Elsheshtawy, Y. (2010). *Dubai: Behind an Urban Spectacle*. New York: Routledge.
- Embong, A. R. (1998). Social Transformation, the State and Middle Classes in Post-Independence Malaysia. In I. Zawawi (Ed.), *Cultural Contestations: Mediating*

- Identities in a Changing Malaysian Society* (pp. 83-112). Londres: ASEAN Academic Press Ltd.
- Equipe MIT. (2000). La mise en tourisme des lieux, un outil de diagnostic. *Mappemonde*, 57(1).
- Equipe MIT. (2002). *Tourismes 1. Lieux communs*. Paris: Belin.
- Equipe MIT. (2005). *Tourismes 2. Moments de lieux*. Paris: Belin.
- ETP. (2010). *Economic Transformation Programme*. Kuala Lumpur.
- Evans, G. (2003). Hard-Branding the Cultural City - From Prado to Prada. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27(2), 417-440.
- Evans, G. (2009). *From cultural quarters to creative clusters – creative spaces in the new city economy*. Singapour: Inlaga.
- Evans, G., Foord, J., Gertler, M. S., Tesolin, L., & Weinstock, S. (2006). *Strategies for Creative Spaces and Cities: Lessons Learned*. Londres, Toronto: Cities Institute.
- Fauconnier, H. (1930). *Malaisie* (2003 ed.). Paris: Editions du Pacifique.
- FIDH, S.-. (2008). Undocumented migrants and refugees in Malaysia: Raids, Detention and Discrimination. Kuala Lumpur: SUARAM - FIDH.
- Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class*. New York: Basic Books.
- Flowerdew, J. (2004). The discursive construction of a world-class city. *Discourses&Society*, 15(5), 579-605.
- Foord, J. (2008). Strategies for creative industries: an international review. *Creative Industries Journal*, 1(2), 91-113.
- Fossaert, R. (2001). Les villes mondiales, villes du système mondial. *Hérodote*, 2(101), 10-25.
- Frémont, A. (1999). *La région, espace vécu*. Paris: Flammarion (Champs).
- Freytag, T. (2008). Making a difference: tourist practices of repeat visitors in the city of Paris. *Social Geography Discussion*, 4, 1-25.
- Friedman, T. L. (2006). *The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-First Century*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Frogneux, H. (2010). La nouvelle Afrique du Sud à la plage ! Usages et fréquentation de trois plages de la péninsule du Cap. *EchoGéo*, 313(2).
- Füzesséry, S., & Simay, P. (2008). *Le choc des métropoles. Simmel, Kracauer, Benjamin*. Paris: Éclat.
- Gale, T., & Botterill, D. (2005). A realist agenda for tourist studies, or why destination areas really rise and fall in popularity. *tourist studies*, 5(2), 151-174.
- Gartner, W. C. (1996). *Tourism Development: Principles, Processes and Policies*. New York: Van Nostrand Reinhold
- Germann-Molz, J. (2007). Eating Difference: The Cosmopolitan Mobilities of Culinary Tourism. *Space and Culture*, 10 (1), 77-93.
- Getz, D. (1992). Tourism planning and destination life cycle. *Annals of Tourism Research*, 19, 752-770.
- Gibbons, D. S., de Koninck, R., & Hasan, I. (1980). *Agricultural modernization, poverty, and inequality : the distributional impact of the green revolution in regions of Malaysia and Indonesia*. Westmead: Gower Pub.
- Gibson, C., & Kong, L. (2005). Cultural economy: a critical review. *Progress in Human Geography*, 29(5), 541-561.
- Giroir, G. (2006a). A globalized golden ghetto in a Chinese garden : the Fontainebleau villas in Shanghai. In F. Wu (Ed.), *Globalization and the Chinese city*. New York: Routledge.
- Giroir, G. (2006b). Les Villas Yosemite, miroir du capitalisme émergent ? Une gated community à l'américaine à Pékin. *Perspectives chinoises*, 93, 1-14.

- Goh, R. B. H., & Yeoh, B. S. A. (Eds.). (2008). *Urbanism and Post-Colonial Nationalities*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Gotham, K. F. (2005). Tourism Gentrification: The Case of New Orleans' Vieux Carré (French Quarter). *Urban Studies*, 42(7), 1099-1121.
- Gotham, K. F. (2007). Destination New Orleans, Commodification, rationalization, and the rise of urban tourism. *Journal of Consumer Culture*, 7(3), 305-334.
- Graham, B. (2003). Heritage as Knowledge: Capital or Culture? *Urban Studies*, 39(5-6), 1003-1017.
- Gravari-Barbas, M. (Ed.). (2005). *Habiter le patrimoine. Enjeux - approches - vécu* Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Green, G. L. (2002). Marketing the Nation: Carnival and tourism in Trinidad and Tobago. *Critique of Anthropology*, 22 (3), 283-304.
- Griffin, T., & Hayllar, B. (2006). Urban Tourism Precincts and the Experience of Place. *Journal of Hospitality Marketing & Management*.
- Gullick, J. M. (1988). *Kuala Lumpur, 1880-1895. A City in the Making*. Petaling Jaya: The Heritage of Malaysia Trust, Pelanduk Publications.
- Hackworth, J., & Rekers, J. (2005). Ethnic Packaging and Gentrification, The case of four neighborhoods in Toronto. *Urban Affairs Review*, 41(2), 211-236.
- Hairul, I., Baum, T., & Kokranikkal, J. (2004). *Urban Tourism in Developing Countries: A case of Malaysia*. The Scottish Hotel School. University of Strathclyde.
- Hall, C. M. (2005). *Tourism. Rethinking the Social Science of Mobility*. Harlow: Pearson Education Limited.
- Hall, C. M., & Page, S. (2006). *The geography of tourism and recreation: environment, place and space*. Londres: Routledge.
- Hall, C. M., & Page, S. J. (2000). *Tourism in South and South-East Asia*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Hall, C. M., & Rath, J. (2006). Tourism, migration and place advantage in the global cultural economy. In J. Rath (Ed.), *Tourism, migration and place advantage in the global cultural economy*. Londres: Routledge.
- Hamimah, H. (2008). Ten Years After Asian Financial Crisis 1998: Tourism Growth in Malaysia. *Integration & Dissemination*.
- Hamnett, C. (1997). Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la gentrification. *Strates*, 9. Retrieved from <http://strates.revues.org/document611.html>
- Hannigan, J. (1998). *Fantasy City*. Londres: Routledge.
- Harvey, D. (1991). *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change* Oxford: Wiley-Blackwell
- Hatziprokopiou, P. (2009). Strangers as Neighbors in the Cosmopolis. In S. Hemelryk Donald, E. Kofman & C. Kevin (Eds.), *Branding Cities. Cosmopolitanism, Parochialism and Social Change*. New York: Routledge.
- Heath, E., & Wall, G. (1992). *Marketing Tourism Destinations. A Strategic Planning Approach*. Singapour: John Wiley & Sons.
- Hemelryk Donald, S., Kofman, E., & Kevin, C. (Eds.). (2009). *Processes of Cosmopolitanism and Parochialism*. New York: Routledge.
- Henderson, J. C. (2003). Managing Tourism and Islam in Peninsular Malaysia. *Tourism Management*, 24(4), 447-456.
- Henderson, J. C. (2006). Case Study Uniquely Singapore? A case study in Destination Branding. *Journal of Vacation Marketing*, 13(3), 261-274.
- Heng, C. K., Low, B. L., & Hee, L. (2010). *On Asian Streets and Public Space*. Singapour: Ridge Books.

- Heng, P. K. (1998). Chinese Responses to Malay Hegemony in Peninsular Malaysia (1957-1996). In I. Zawawi (Ed.), *Cultural Contestations: Mediating Identities in a Changing Malaysian Society* (pp. 51-82). Londres.
- Hertzog, A., & Sierra, A. (2010). Penser la ville et l'urbain, les paradoxes de la géographie française. *EchoGéo*, 12(2).
- Hodder, I. (2006). *The Leopard's Tale: Revealing the Mysteries of Catalhoyuk*. Londres: Thames & Hudson.
- Hoerner, J.-M. (2007). Le tourisme et la géopolitique. *Hérodote*, 4(127), 15-28.
- Hoerner, J.-M. (2008). *Géopolitique du tourisme*. Paris: Armand Colin.
- Hoerner, J.-M. (2010). *Le tourisme dans la mondialisation. Les mutations de l'industrie touristique*. Paris: L'Harmattan.
- Hooi, L. H., & Smyth, R. (2006). *Marketing "Malaysia welcomes the world": are Malaysia's tourism markets converging?* Paper presented at the ABERU, Kuala Lumpur.
- Houllier-Guibert, C.-E. (2009). Les marqueurs urbains produits par le marketing des villes. Montréal: Faculté de l'aménagement, Université de Montréal.
- Howie, F. (2003). *Managing the Tourist Destination*. Londres: Thomson.
- Hsu, C., Killion, L., Brown, G., Gross, M. J., & Huang, S. (2008). *Tourism Marketing, An Asia-Pacific Perspective*. Milton: Wiley Australia.
- Hugo, G. (2005). Migration in the Asia-Pacific region (N. C. f. S. A. o. GIS, Trans.). Adelaide: University of Adelaide - CMMI, Commission Mondiale sur les Migrations Internationales.
- Hui, T. K., & Wan, T. W. D. (2003). Singapore's image as a tourist destination. *International journal of tourism research*, 5, 2003.
- Huntington, S. P. (1996). *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. New York: Simon and Schuster.
- Ichikawa, H. (2009). Global Power City Index. In H. Ichikawa (Ed.), *GPCI*. Tokyo: Mori Memorial Foundation.
- Institute for Transportation & Development Policy. (2007). Bus Rapid Transit Planning Guide. In L. Wright & W. Hook (Eds.). New York: Institute for Transportation & Development Policy, ITDP, University College London.
- Jacobs, J. (1969). *The Economy of Cities* New York: Random House.
- Jansen-Verbeke, M., Vandenbroucke, S., & Tielen, S. (2005). Tourism in Brussels, Capital of the 'New Europe'. *International journal of tourism research*, 7, 109-122.
- Jensen, O. B. (2007). Culture Story: Understanding Cultural Urban Branding. *Planning Theory*, 6(3), 211-236.
- Joseph, I. G., Yves. (2004). *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Paris: Flammarion (Champs).
- Judd, D. R., & Simpson, D. (2003). Reconstructing the Local State: The Role of External Constituencies in Building Urban Tourism. *American Behavioral Scientist*, 46(8).
- Jurdana, D. S., & Sušilović, Z. (2006). Planning city tourism management: Principles and issues. *Tourism and Hospitality Management*, 12(2), 135-144.
- Kaplan, R. D. (2000). *The Coming Anarchy: Shattering the Dreams of the Post Cold War*. New York: Vintage.
- Kasipillai, J., & Chan, P. (2008). Travel Demand Management: Lessons for Malaysia. *Journal of Public Transportation*, 11(3).
- Kavaratzis, M., & Ashworth, G. (2008). Place marketing: how did we get here and where are we going? *Journal of Place Management and Development*, 1(2), 150-165.
- King, R. (2008). *Kuala Lumpur and Putrajaya. Negotiating Urban Space in Malaysia*. Singapour: NUS Press.
- Knafou, R., & Duhamel, P. (2007). *Mondes urbains du Tourisme*. Paris: Belin.

- Knafou, R., & Violier, P. (2005). Les mondes urbains du tourisme. *Espaces Temps*(6).
- Konecnik, M., & Go, F. (2006). *Tourism Destination Brand Identity The Case of Slovenia*. University of Ljubljana & Erasmus University Rotterdam.
- Kong, L. (2009). Creative and cultural spaces, Shanghai and Singapore. *Geographical Review*.
- Kotler, P., Hamlin, M. A., Rein, I., & Haider, D. H. (2002). *Marketing Asian places: attracting investment, industry, and tourism to cities, states, and nations*. Singapour: John Wiley & Sons (Asia).
- Lai, C. K. (2007). *Building Merdeka*. Kuala Lumpur: Petronas.
- Lake, R. W. (2006). Recentering the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(1), 194-197.
- Lam, T., & Yeoh, B. S. A. (2004). Negotiating 'home' and 'national identity': Chinese-Malaysian transmigrants in Singapore. *Asia Pacific Viewpoint*, 45(2), 141-164.
- Landry, C. (2000). *The Creative City*. Londres: Earthscan.
- Landry, C. (2009). *The art of City Making*. New York.
- Law, C. M. (1996). *Tourism in major cities*. Londres: Thomson business press.
- Lazzarotti, O. (2005). *Tourisme et espaces périurbains: Dépasser les contradictions? Le Périurbain: Une zone touristique d'avenir?*, Toulouse.
- Le Coadic, R., & Filippova, E. (2004). *Débats sur l'identité et le multiculturalisme*. 11^e colloque annuel du Réseau de suivi ethnologique et de prévention des conflits, Rennes.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace* (2^e ed.). Paris: Anthropos.
- Leiper, N. (1990). Tourist attraction systems. *Annals of tourism research*, 17(2), 367-384.
- Leiper, N., & Park, S.-Y. (2010). Skyscrapers' influence on cities' roles as tourist destinations. *Current Issues in Tourism*, 13(4), 333-349.
- Lemière, S. (2009). Etre hindou en Malaisie. *Bulletin EDA*(507).
- Letissier, F. (2005). « Les mondes urbains du tourisme ». Sur un colloque. *EspacesTemps.net, Actuel*. doi:
- Lévy, J. (2005a). Modes de vie urbains et modèles d'urbanité *Etude rétrospective et prospective des évolutions de la société française*. Paris.
- Lévy, J. (2005b). Penser la ville : un impératif sous toutes les latitudes. *Cemoti - Métropoles et métropolisation*, 24. Retrieved from <http://cemoti.revues.org/document1458.html>
- Lévy, J. (Ed.). (2008). *L'invention du monde. Une géographie de la mondialisation*. Paris: Presses de Sciences Po.
- Lew, A. A. (1991). Place Representation in Tourist Guidebooks: An Example from Singapore. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 12(2), 124-137.
- Lim, K. F. (2004). Where Love Dares (Not) Speak Its Name: The Expression of Homosexuality in Singapore. *Urban Studies*, 41(9), 1759-1788.
- Lim, S., & Neethiananthan, A. R. (2006). *Destination Branding: 'Malaysia Truly Asia' from the Perspective of Foreign Tourists*. Paper presented at the 1st Asia-Euro Conference, Kuala Lumpur.
- Lim, T. G., Gomes, A., & Rahman, A. (2009). *Multiethnic Malaysia. Past, present and future*. Kuala Lumpur: SIRD & MiDAS.
- Lockard, C. A. (1978). Patterns of social development in modern Southeast Asian cities. *Journal of Urban History*, 5(1), 41-68.
- Lynch, K. (1994). *L'image de la cité*. Paris: Dunod.
- Mahathir, M. (1970). *The Malay Dilemma*. Kuala Lumpur: Asia Pacific Press.
- Maitland, R. (2007). Culture, City Users and the Creation of New Tourism Areas in Cities. In M. K. Smith (Ed.), *Tourism, Culture & Regeneration*. Cambridge: CABI.
- Maitland, R. (2009). *Everyday life as a creative experience in cities*. Paper presented at the CCSCT 2009, Istanbul.

- Maitland, R., & Ritchie, B. W. (Eds.). (2009). *City Tourism: National Capital Perspectives*. Wallingford: CABI.
- Malpas, J. (2009). Cosmopolitanism, Branding and the Public Realm. In S. Hemelryk Donald, E. Kofman & C. Kevin (Eds.), *Branding Cities. Cosmopolitanism, Parochialism and Social Change*. New York: Routledge.
- Mangin, C. (2001). D'Angelinopolis à Postmetropolis, ou l'exception devenant paradigme: un modèle pour la ville mondiale? *Mappemonde*, 61(1), 5-8.
- Mansvelt, J. (2008). Geographies of consumption: citizenship, space and practice. *Progress in Human Geography*, 32(1), 105–117.
- Marcotullio, P. J. (2003). Globalisation, Urban Form and Environmental Conditions in Asia-Pacific Cities. *Urban Studies*, 40(2), 219–247.
- Markusen, A., & Gadwa, A. (2010). Arts and Culture in Urban or Regional Planning: A Review and Research Agenda *Journal of Planning Education and Research*, 29(3).
- Martin-Brelot, H., Grossetti, M., Eckert, D., Gritsai, O., & Kovács, Z. (2009). Not So Mobile 'Creative Class': A European Perspective. *Gaw Research Bulletin*, 306.
- Marzuki, A. (2010). Tourism development in Malaysia, A Review on Federal Government Policies. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 8(17), 85-97.
- Mayi, A.-E. (2007). *Les territoires du tourisme en ville. La pratique des acteurs du tourisme dans les villes d'Amboise, de Blois et de Tours*. Doctorat, Université d'Angers, Angers.
- McNeill, D. (2005). Skyscraper geography. *Progress in Human Geography*, 29(1), 41-45.
- Meijers, E. (2008). Summing Small Cities does not make a large City: Polycentric Urban Regions and the Provision of Cultural, Leisure and Sports Amenities. *Urban Studies*, 45(11), 2323-2342.
- Mercer. (2009). Mercer's Index - Quality of Living global city rankings 2009 – Mercer survey Londres.
- Miles, M. (2005). Interruptions: Testing the Rhetoric of Culturally Led Urban Development. *Urban Studies*, 42(5/6), 889-911.
- Miller, T. (2004). A view from a fossil The new economy, creativity and consumption - two or three things I don't believe in. *International Journal of Cultural Studies*, 7(1), 55-65.
- Mitic, N. (2008). *Nouvelle offre touristique urbaine, vers un tourisme autochtone? Etude de cas avec les balades urbaines à Lausanne*. Licence en géographie, Université de Lausanne, Lausanne.
- Moisy, L. (2001). L'espace de la ville ludique et touristique : approche à travers les pratiques spatiales des visiteurs (hébergements, itinéraires). *Géocarrefour*, 76(2), 107-113.
- Mommaas, H. (2004). Cultural Clusters and the Post-industrial City: Towards the Remapping of Urban Cultural Policy. *Urban Studies*, 41(3), 507-532.
- Mongin, O. (2005). *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*. Paris: Seuil.
- Morgan, N., & Pritchard, A. (2003). *Advertising in Tourism and Leisure*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Motoyama, Y. (2008). What Was New About the Cluster Theory?: What Could It Answer and What Could It Not Answer? *Economic Development Quarterly*, 22(4), 353-363.
- Moutinho, L., Rita, P., & Bruce, C. (1996). *Expert Systems in Tourism Marketing*. Londres: Routledge.
- MTPB. (1975). *Malaysia: Tourism Development Plan* Kuala Lumpur.
- Mun, H. W. (Ed.). (2007). *Malaysian Economic Development. Issues and Debates*. Kuala Lumpur: UPM.
- Munar, A. M. (2009). *Tourist created content: Rethinking Destination Branding*. Paper presented at the 3rd International Conference on Destination Branding and Marketing, Macao SAR, Chine.
- Musa, M. B. (2002). *Malaysia in the Era of Globalization*. Lincoln: iUniverse.

- Musa, M. B. (2007). *Towards a competitive Malaysia. Development challenges in the 21st Century*. Petaling Jaya: SIRDC.
- Nadeau, J., O'Reilly, N., & Heslop, L. (2009). *China's Olympic Destination: Beijing Tourist Evaluations of China and The 2008 Game*. 3rd International Conference on Destination Branding and Marketing Institute for Tourism Studies, Macao SAR, Chine.
- Nagarajan, S. (2009). Marginalisation and Ethnic Relations: The Indian Malaysian Experience. In T. G. Lim, A. Gomes & A. Rahman (Eds.), *Multiethnic Malaysia. Past, present and future*. Kuala Lumpur: SIRD & MiDAS.
- Naipaul, V. S. (1962). *The Middle Passage. A Caribbean Journey. Impressions of five colonial societies*. Londres: Picador.
- Naipaul, V. S. (2010). *Beyond Belief: Islamic Excursions Among the Converted Peoples*. Londres: Pan Macmillan.
- Neill, W. J. V. (2004). *Urban Planning and Cultural Identity*. Londres: Routledge.
- Noor Hazarina, H., Murphy, J., & Nazlida, M. H. (2007). Islam and Online Imagery on Malaysian Tourist Destination Websites. *Journal of Computer-Mediated Communication*, 12, 1082-1102.
- Nora, P. (1984). *Les Lieux de mémoire* (Vol. La République (1) - La Nation (3) - Les France (3)). Paris: Gallimard (Bibliothèque illustrée des histoires).
- NordRegio, P. (2003). The role, specific situation and potentials of urban areas as nodes in a polycentric development *ESPON Project*. Stockholm: European Spatial Planning Observation Unit.
- Norzalita, A. A., & Ahmad Azmi, A. (2009). Identifying the Relationship between Travel Motivation and Lifestyles among Malaysian Pleasure Tourists and Its Marketing Implications. *International Journal of Marketing Studies*, 1(2).
- Nuur, C., & Laestadius, S. (2009). Is the 'Creative Class' Necessarily Urban? Putting the Creativity Thesis in the Context of Non-urbanised Regions in Industrialised Nations,. *European Journal of Spatial Development*(6), 10-22.
- Ogden, P. E. (1998). Population geography. *Progress in Human Geography*, 22(1), 105-114.
- Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place*. New York: Paragon Books.
- Olds, K., & Yeung, H. W.-C. (2004). Pathways to global city formation: a view from the developmental city-state of Singapore. *Review of International Political Economy*, 11(3), 489-521.
- Oncu, A., & Weyland, P. (1997). *Space, Culture and Power*. Londres: Zed Books.
- Ooi, C.-S. (2006). *Tourism and the Creative Economy in Singapore*. Department of International Economics and Management Copenhagen Business School. Copenhagen.
- Ooi, K. B. (2009). Beyond Ethnocentrism. Malaysia and the Affirmation of Hybridisation. In T. G. Lim, A. Gomes & A. Rahman (Eds.), *Multiethnic Malaysia. Past, present and future*. Kuala Lumpur: SIRD & MiDAS.
- Organisation Mondiale du Tourisme. (2010). *Faits saillants OMT du tourisme*. Madrid: OMT.
- Page, S. J., & Hall, C. M. (2003). *Managing urban tourism*. Harlow: Pearson.
- Paskaleva-Shapira, K. A. (2007). New Paradigms in City Tourism Management: Redefining Destination Promotion. *Journal of Travel Research*, 46(1), 108-114.
- Paulet, J.-P. (2005). *La mondialisation*. Paris: Armand Colin, Coll. Synthèse.
- Paulet, J.-P. (2009a). *Géographie urbaine*. Paris: Armand Colin.
- Paulet, J.-P. (2009b). *Manuel de géographie urbaine*. Paris: Armand Colin.
- Pearce, D. G. (2001). An Integrative Framework for Urban Tourism Research. *Annals of Tourism Research*, 28(4), 926-946.

- Peck, J. (2005). Struggling with the Creative Class. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(4), 740-770.
- Peyvel, E. (2009). *L'émergence du tourisme domestique au Vietnam: Lieux, pratiques et imaginaires*. Thèse de doctorat de géographie, Université de Nice Sophia-Antipolis, Nice.
- Pierre, J. (1999). Models of Urban Governance: The Institutional Dimension of Urban Politics. *Urban Affairs Review*, 34.
- Pike, S. (2008). *Destination Marketing: An Integrated Marketing Communication Approach*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Pilette, D., & Kadri, B. (2005). *Tourisme métropolitain: cas de Montréal*. Sainte-Foy: Presses de l'Université du Québec.
- Pizarro, R. E., Wei, L., & Banerjee, T. (2003). Agencies of Globalization and Third World Urban Form: A Review. *Journal of Planning Literature*, 18(2), 111-130.
- Plate, L. (2006). Walking in Virginia Woolf's footsteps. Performing cultural memory. *European Journal of Cultural Studies*, 9(1), 101-120.
- Plog, S. (2003). *Leisure Travel: A Marketing Handbook*. New York: Prentice Hall.
- PNUD. (2004). Rapport sur le développement humain: la liberté culturelle dans un monde diversifié. In A. Sen (Ed.). Paris: Programme des Nations Unies pour le Développement.
- PNUD. (2010). Rapport sur le développement humain 2010. In J. Klugman (Ed.), *Édition du 20e anniversaire du RDH. La vraie richesse des nations : Les chemins du développement humain* (pp. 260). New York: Programme des Nations Unies pour le développement.
- Porter, M. (2000). Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy. *Economic Development Quarterly*, 14(1), 15-34.
- Porter, M. E. (1990). *The competitive advantage of nations*. Londres: MacMillan.
- Poulain, J.-P. (2005). *Le Périurbain: Une zone touristique d'avenir?* Paper presented at the Le Périurbain: Une zone touristique d'avenir?, Toulouse.
- Price Waterhouse Coopers. (2010). Cities of opportunity. New York: Price Waterhouse Coopers.
- Prime Minister's Department. (2011). Government Transformation Programme, Annual Report 2010. Putrajaya: Performance Management and Delivery Unit (PEMANDU).
- Pumain, D., Paquot, T., & Kleinschmager, R. (2006). *Dictionnaire. La ville et l'urbain*. Paris: Economica-Anthropos.
- PWC. (2010). Cities of opportunity. New York: Price Waterhouse Coopers.
- Racine, J.-B. (2007). *Villes, tourisme et élaboration d'images de marque: recherches et partage d'une identité pour publicité du territoire. Les leçons du cas lausannois*. Paper presented at the 6e Rencontres de Mâcon, « Tourismes et territoires », Mâcon.
- Richards, G. (2001). *Cultural attractions and European tourism*. New York: Cabi Publishing.
- Richards, G., & Wilson, J. (2005). Developing creativity in tourist experiences: A solution to the serial reproduction of culture? *Tourism Management*, 27(6), 1209-1223.
- Richards, G., & Wilson, J. (2007). The Creative Turn in Regeneration: Creative Spaces, Spectacles and Tourism in Cities. In M. K. Smith (Ed.), *Tourism, Culture & Regeneration*. Cambridge: CABI.
- Robinson, W. I. (2009). Saskia Sassen and the Sociology of Globalization: A Critical Appraisal. *Sociological Analysis*, 3(1).
- Rogerson, C. M., & Visser, G. (2007). *Urban tourisme in the Developing World. The South African Experience*. New Brunswick (E.U.): Transactions.
- Roncayolo, M. (1997). *La ville et ses territoires*. Paris: Gallimard - Folio.
- Ryan, C. (Ed.). (2002). *The tourist experience* (2^e ed.). Londres: Thomson.

- Sabri, S., & Yaakup, A. (2008). *Multi-criteria expert based analysis for ranking the urban gentrification drivers in developing countries*. 2nd International Conference on Built Environment in Developing Countries (ICBEDC 2008).
- Sales, R., d'Angelo, A., Liang, X., & Montagna, N. (2009). London's Chinatown. Branded Place or Community Space? In S. Hemelryk Donald, E. Kofman & C. Kevin (Eds.), *Branding Cities. Cosmopolitanism, Parochialism and Social Change*. New York: Routledge.
- Sanjuan, T. (2009). *Atlas Mégapoles, Shanghai*. Paris: Autrement.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*.
- Sassen, S. (2007). *A Sociology of Globalization*. New York: W.W. Norton.
- Sassen, S. (2008). Neither global nor national: novel assemblages of territory, authority and rights. *Ethics & Global Politics*, 1(1-2), 61-79.
- Sassen, S. (Ed.). (2009). *Deciphering the Global: Its Scales, Spaces and Subjects*.
- Scott, A. J. (2004). Cultural-products industries and urban economic development. Prospects for Growth and Market Contestation in Global Context. *Urban Affairs Review*, 39(4), 461-490.
- Scott, A. J. (2006). Creative Cities: Conceptual Issues and Policy Questions *Journal of Urban Affairs*, 28(1), 1-17.
- Seaton, A. V., & Alford, P. (2001). The effects of globalisation on tourism promotion. In S. Wahab & C. Cooper (Eds.), *Tourism in the age of globalisation*. New York: Routledge.
- Selby, M. (2004). *Understanding Urban Tourism: Images, Culture and Experience*. Londres: I.B. Tauris.
- Sen, A. (1999). Democracy as a Universal Value. *Journal of Democracy*, 10(3), 3-17.
- Shameen, A., & Reyes, A. (2002). *Creative Destruction City*. Creative Des. Singapour.
- Shamsul, A. B. (1998). Debating about Identity in Malaysia : A Discourse Analysis. In I. Zawawi (Ed.), *Cultural Contestations: Mediating Identities in a Changing Malaysian Society* (pp. 17-38). Londres: ASEAN Academic Press Ltd.
- Sharma, B. (2009). Residents' involvement in tourism and their perceptions of tourism impact. *Benchmarking An International Journal*, 16(3), 351-371.
- Shaw, S. (2007). Ethnoscapes as Cultural Attractions in Canadian 'World Cities'. In M. K. Smith (Ed.), *Tourism, Culture & Regeneration*. Cambridge: CABI.
- Shuhana, S., & Wan Hashimah, W. I. (2005). *The old shophouses as part of Malaysia urban heritage: The current Dilemma*. Paper presented at the APSA 2005, Penang.
- Siti-Nabiha, Wahid, N. A., Amran, A., Haat, H. C., & Abustan, I. (2008). *Towards a sustainable tourism management in Malaysia*. University Sains Malaysia. Penang.
- Slater, T. (2006). The Eviction of Critical Perspectives from Gentrification Research. *International Journal of Urban and Regional Research*, 57(4), 737-757.
- Smith, A. (2009). Effects of Low Cost Airlines on Efforts to Develop Cultural Heritage Tourism. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 20(2), 289-306.
- Soja, E. W. (1989). *Postmodern Geographies*. Londres: Verso.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Oxford: Basil Blackwell.
- Soja, E. W. (2000). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*.
- Soja, E. W. (2003). Writing the city spatially. *City*, 7(3), 269-280.
- Sorkin, M. (1992). *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*. New York: Hill and Wang.
- Stigel, J., & Frimann, S. (2006). City Branding - All Smoke, No Fire? *Nordicom Review* 27(2), 245-268.

- Stock, M. (2004). L'habiter comme pratique des lieux géographiques. *EspacesTemps.net*.
- Stock, M. (2007). *Mobility as "arts of dwelling": conceptual investigations*. Paper presented at the AAG, San Francisco.
- Stock, M. (2008). European Cities: Towards a "Recreational Turn"? In a. verifier (Ed.), *Hagar. Studies in Culture, Polity and Identities*.
- Stock, M., & Duhamel, P. (2005). A practice-based approach to the conceptualisation of geographical mobility. *BELGEO*, 1-2, 59-68.
- Stockwell, A. J. (1993). Early Tourism in Malaya. In M. Hitchcock, V. King & M. Parnwell (Eds.), *Tourism in South-East Asia*. Londres: Routledge.
- Sudjic, D. (Ed.). (2005). *Shanghai, the fastest city?* Londres.
- Suh, Y. K., & Gartner, W. C. (2004). Perceptions in International Urban Tourism: An Analysis of Travelers to Seoul, Korea. *Journal of Travel Research*, 43, 39-45.
- Sya, L. S. (2005). *Branding Malaysia* Petaling Jaya: Hopak.
- Syed Zainol, A. I., & Nishimura, Y. (2009). *Urban Conservation Approach for a Multi Cultural Historic City - the Urban Planning and Design Perspective. (Case Study on the Urban Conservation Guidelines for the Historic City of Melaka, Malaysia)*. School of Architecture and Planning. University of Tokyo & UTM. Johor Bahru.
- Tan, K. P. (2003). Sexing up Singapore. *International Journal of Cultural Studies*, 6(4), 403-423.
- Tan, M., & Yeo, P. C. (2009). *Creative Industries Development Strategy, Singapore*. Paper presented at the Creativity World Forum 2009, Ludwigsbourg.
- Tasci, A. D. A., Gartner, W. C., & Cavusgil, S. T. (2007). Conceptualization and Operationalization of Destination Image. *Journal of Hospitality&Tourism Research*, 31(2), 194-223.
- Taylor, P. J. (1997). Hierarchical tendencies amongst world cities. *Cities*, 16(6), 323-332.
- Taylor, P. J. (2004). La régionalité dans le réseau des villes mondiales. *Revue Internationale des Sciences Sociales*, 181(9).
- Teo, P., Chang, T. C., & Ho, K. C. (2001). *Interconnected Worlds: Tourism in Southeast Asia*. Oxford: Pergamon.
- The World Bank. (2011). *Brain Drain Malaysia Economic Report*. Bangkok: The World Bank.
- Toh, R. S., Khan, H., & Koh, A.-J. (2001). A Travel Balance Approach for Examining Tourism Area Life Cycles: The Case of Singapore. *Journal of Travel Research*, 39, 426.
- Tong, C. K., & Fee, L. K. (2003). Cultural Knowledge, Nation-States, and the Limits of Globalization in Southeast Asia. In S. Yamashita & J. S. Eades (Eds.), *Globalization in Southeast Asia*. New York: Berghahn Books.
- Townsend, C. (2003). *In whose interest? A critical approach to Southeast Asia's Urban Transport Dynamics*. Doctorat, Murdoch University, Perth.
- Tribe, J. (2009). *Philosophical issues in tourism*. Bristol: Channel View.
- Trolliet, P. (1999). *Un monde chinois*. Paris: CNED-Sedes.
- Tuan, Y. F. (1974). *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes, and values*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Tung, P., Bouchon, F., & Lim, T. S. (2009). *Awareness of Kuala Lumpur as a Cultural Destination: Influence of Information source on awareness and behavioural loyalty of locals and domestic tourists*. 10th International World Cultural Tourism Conference, Bangkok, Thaïlande.
- UBS. (2009). Prix et salaires. Une comparaison du pouvoir d'achat dans le monde. In C. Hilberath (Ed.). Zurich: Union des Banques Suisses.

- Umi Manickam, K. (2010). Who are the Diasporas in Malaysia? The Discourse of Ethnicity and Malay(sian) Identity. *Sosiohumanika*, 3(2), 157-174.
- Urbain, J.-D. (2002). *L'Idiot du voyage. Histoires de touristes*. Paris: Payot.
- Urry, J. (1995). *Consuming Places*. Londres: Routledge.
- Urry, J. (Ed.). (2002). *The Tourist Gaze* (Vol. 2). Londres: Sage.
- Utaka, Y., & Amiruddin, F. (2010). The Malaysian Multicultural Streetscape. In C. K. Heng, B. L. Low & L. Hee (Eds.), *On Asian Streets and Public Space*. Singapour: Ridge Books.
- van Loon, R. (2008). *The Creative City – A Feasible Utopia? A Research about creative city planning in four Dutch cities*. Master, Nimègue.
- Vazquez, H. (2010). Les dynamiques urbaines de Shanghai. *EchoGéo*, 12 (mars 2010 / mai 2010). Retrieved from <http://echogeo.revues.org/11821>
- Vicario, L., & Martinez-Monje, P. M. (2003). Another 'Guggenheim Effect'? The Generation of a Potentially Gentrifiable Neighbourhood in Bilbao. *Urban Studies*, 40(12), 2383-2400.
- Vivant, E. (2009). *Qu'est-ce que la ville créative?* Paris: PUF.
- Wahab, S., & Cooper, C. (Eds.). (2001). *Tourism in the Age of Globalisation*. New York: Routledge.
- Wang, N. (1999). Rethinking authenticity in tourism experience. *Annals of Tourism Research*, 26(2), 349-370.
- Wang, N. (2001). *Urban Tourism, an analysis of its supply and demand in Kuala Lumpur, Malaysia*. Bachelor's Degree, Taylor's College, Kuala Lumpur.
- Watson-Andaya, B., & Andaya, L. Y. (2001). *A History of Malaysia*. Basingstoke: Palgrave.
- Wearing, S., Stevenson, D., & Young, T. (2010). *Tourist Cultures. Identity, Place and the Traveller*. Londres: Sage.
- Weinreich, L. (1999). *11 Steps to Brand Heaven: The Ultimate Guide to Buying an Advertising Campaign*. Londres: Kogan Page.
- Weissberg, D., & Jalabert, G. (1995). Organisation et dynamique de la région Midi-Pyrénées. *Mappemonde*(1), 9-13.
- Wilson, T., & Suraya, R. M. Y. (2004). The tourist gaze goes on-line. Rojak (hybrid) reception theory structures of ludic looking at/from Malaysia. *tourist studies*, 4(1), 69-92.
- Yamashita, S. (2003). Introduction: "Glocalizing" Southeast Asia. In S. Yamashita & J. S. Eades (Eds.), *Globalization in Southeast Asia* (pp. 1-15). New York: Berghahn
- Yamashita, S., & Eades, J. S. (Eds.). (2003). *Globalization in Southeast Asia*. New York: Bergahn Books.
- Yarwood, R. (2007). The geographies of policing. *Progress in Human Geography*, 31(4), 447-465.
- Yen, C.-H. (2008). *The Chinese in Southeast Asia and beyond: socioeconomic and political dimensions*. Singapour: World Scientific.
- Yeoh, B. S. A. (1999). Global/globalizing cities. *Progress in Human Geography*, 23(4), 607-616.
- Yeoh, B. S. A. (2001). Postcolonial cities. *Progress in Human Geography*, 25(3), 456-468.
- Yeoh, B. S. A. (2005). The Global Cultural City? Spatial Imagineering and Politics in the (Multi)cultural Marketplaces of South-east Asia. *Urban Studies*, 42(5/6), 945-958.
- Yeoh, B. S. A., & Chang, T. C. (2001). Globalising Singapore: Debating Transnational Flows in the City. *Urban Studies*, 38(7), 1025-1044.
- Yeoh, B. S. A., Tan, E. S., Wang, J., & Wong, T. (2004). *Tourism in Singapore: An overview of Policies and Issues*. Paper presented at the Tourism Management and Policies, Singapour.

- Yeung, H. W.-C. (2000). *Practicing New Economic Geographies? Some Methodological Considerations*. Paper presented at the RGS-IBG Annual Conference, Brighton.
- Yong, Y. (1992). *A History of Race Relations in Malaysia*. Kuala Lumpur: SCM.
- Yu, V. (2009). *Film, Arts And Culture As Community Outreach Tools: Perspectives From Singapore*.
- Zamani-Farahani, H., & Henderson, J. C. (2010). Islamic Tourism and Managing Tourism Development in Islamic Societies: The Cases of Iran and Saudi Arabia. *International journal of tourism research*, 12, 79-89.
- Zawawi, I. (2004). Globalization and National Identity: Managing Ethnicity and Cultural Pluralism in Malaysia. In Y. Sato (Ed.), *Growth and Governance in Asia* (pp. 115-136). Honolulu: Asia-Pacific Center for Security Studies.
- Zawawi, I. (Ed.). (1998). *Cultural Contestations: Mediating Identities in a Changing Malaysian Society*. Londres: ASEAN Academic Press Ltd.
- Ziauddin, S. (2000). *The consumption of Kuala Lumpur*. Londres: Reaktion Books Ltd.
- Zukin, S. (2010). *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*. Oxford: Oxford University Press.

TABLES

10.2 Table des Tableaux

Tableau 1 : Bibliographie et courants de pensée études urbaines	37
Tableau 2 : La ville créative	43
Tableau 3 : Outils de classement des villes globales.....	48
Tableau 4 : Modèle d'infrastructure urbaine et de culture	53
Tableau 5 : Modèle de la gouvernance urbaine : caractéristiques principales	54
Tableau 6 : Thématiques des stratégies d'aménagement (2000-2010)	58
Tableau 7 : Etat de la recherche en Tourisme Urbain	69
Tableau 8 : Caractéristiques du tourisme urbain	70
Tableau 9 : Fonctionnalité de la ville touristique	89
Tableau 10 : Comparaison mondiale.....	125
Tableau 11 : Recettes d'exportation du PIB malaisien	130
Tableau 12 : Population étudiante étrangère en Malaisie.....	134
Tableau 13 : Structure sociale malaisienne : contribution des secteurs au PIB	140
Tableau 14 : Population en Malaisie (1930-2007)	142
Tableau 15 : Evolution de la population 1980-2010	148
Tableau 16 : Etrangers résidents en Malaisie	153
Tableau 17 : Evolution ethnique à Kuala Lumpur	153
Tableau 18 : Répartition ethnique par territoire	155
Tableau 19 : Organisation administrative du Grand Kuala Lumpur	169
Tableau 20 : Chronologie des plans et objectifs principaux	177
Tableau 21 : Politiques nationales en Malaisie	178
Tableau 22 : Classement de Kuala Lumpur dans les indices urbains	179
Tableau 23 : Chronologie de l'aménagement de Kuala Lumpur et sa région urbaine	181
Tableau 24 : Rapport Kuala Lumpur et Malaisie (1960-2010)	196
Tableau 25 : Population, densité et rapport au pays de métropoles globales	197
Tableau 26 : Arrivées internationales et recettes par pays (OMT, 2004, 2010).....	202
Tableau 27 : Arrivées internationales de Malaisie (2007-2009)	203
Tableau 28 : Comparaison des recettes et arrivées touristiques en Malaisie	204
Tableau 29 : Arrivées du tourisme dans le Grand Kuala Lumpur.....	206
Tableau 30 : Trafic aéroport de Kuala Lumpur (1998-2010).....	207
Tableau 31 : Hôtels à Kuala Lumpur	212
Tableau 32 : Taux d'occupation et prix moyen des grands hôtels à Kuala Lumpur	213
Tableau 33 : Distribution des ressources touristiques du Grand Kuala Lumpur (2010).....	220
Tableau 34 : Aperçu des politiques touristiques	230
Tableau 35 : ETP tourisme et Kuala Lumpur.....	232
Tableau 36 : Stratégie de branding, villes d'Asie	240
Tableau 37 : Guides touristiques, description de Kuala Lumpur	244
Tableau 38 : Entretiens de l'enquête des pratiques	254
Tableau 39 : Hébergement choisi par les répondants, touristes	264
Tableau 40 : Catégorisation des lieux publics.....	302
Tableau 41 : Types de pratiques touristiques des résidents.....	319
Tableau 42 : Typologie de pratiques récréatives.....	324
Tableau 43 : Perceptions touristiques de Kuala Lumpur	325

10.3 Table des Figures

Figure 1 : Recherche analytique et sommative	14
Figure 2 : Champ d'étude	15
Figure 3 : Etapes de la métropolisation, modèle nord américain	30
Figure 4 : Typologie des villes globales	34
Figure 5 : Paramètres du processus de mondialisation	36
Figure 6 : Critères d'urbanité	42
Figure 7 : Ville créative, ville postmoderne	44
Figure 8 : Agents de la croissance urbaine	55
Figure 9 : Modèle touristique de Leiper	64
Figure 10 : Evolution du tourisme	67
Figure 11 : Taxonomie des voyageurs et visiteurs	72
Figure 12 : Modèle de la Mobilité	73
Figure 13 : Ville postmoderne et tourisme	87
Figure 14 : Attractions de la destination touristique urbaine	100
Figure 15 : Modèle de la constitution de la marque urbaine	102
Figure 16 : Recherche, Kuala Lumpur et modèle urbain	109
Figure 17 : Croquis de structuration du taman	118
Figure 18 : Progression des exportations de Malaisie (1998-2008)	129
Figure 19 : Organisation schématique des relations entre pouvoir et société malaisienne	141
Figure 20 : Répartition de la population par races, aire urbaine de Kuala Lumpur (2010) ...	151
Figure 21 : Nombre de travailleurs étrangers en Malaisie (1999-2008)	152
Figure 22 : Evolution de l'habitat privé	165
Figure 23 : Système managérial de gouvernance	173
Figure 24 : Hiérarchie des plans d'aménagement en Malaisie	176
Figure 25 : Modes de transports par ville	187
Figure 26 : Arrivées et dépenses en Malaisie, par pays (2009)	204
Figure 27 : Organisation touristique urbaine	222
Figure 28 : Thèmes du tourisme urbain à Kuala Lumpur	238
Figure 29 : Société, espace et Territoire	250
Figure 30 : Facteurs d'évaluation de la découverte et du ressenti touristique	253
Figure 31 : Fréquences des visites à Kuala Lumpur	258
Figure 32 : <i>Sociostyle</i> de la proximité de la destination	259
Figure 33 : Durée du voyage	260
Figure 34 : Raison principale de la visite et itinéraire	261
Figure 35 : Lieux visités par les touristes (enquête sur le terrain)	263
Figure 36 : Plan masse du projet de KLCC	269
Figure 37 : Espaces de centralité touristique, hypercentre	303
Figure 38 : Ville touristique et ville officielle	306
Figure 39 : Sociostyle des touristes	324
Figure 40 : Kuala Lumpur, métropole touristique	350
Figure 41 : Modèle urbain de Kuala Lumpur	353

10.4 Table des Cartes

Carte 1 : Les villes globales (GaWC).....	49
Carte 2 : La ville touristique au cœur de la ville postmoderne.....	86
Carte 3 : Spatialité des fonctions touristiques urbaines centrales	89
Carte 4 : Le Grand Kuala Lumpur au centre de la péninsule malaise.....	113
Carte 5 : Carte schématique de l'aire urbaine de Kuala Lumpur	114
Carte 6 : Plan de Kuala Lumpur à la veille de l'indépendance (1957)	115
Carte 7 : Progression de l'urbanisation (1970/2010) et villes nouvelles.....	120
Carte 8 : Dynamiques urbaines de Kuala Lumpur	132
Carte 9 : Résultats électoraux – Mars 2008 Kuala Lumpur	144
Carte 10 : Evolution démographique 1981-1990	149
Carte 11 : Evolution démographique 1991-2000	149
Carte 12 : Evolution démographique 2001-2010	150
Carte 13 : Répartition de la population chinoise (WPKL)	154
Carte 14 : Répartition de la population malaise (WPKL)	154
Carte 15 : Métropolarités de Kuala Lumpur	161
Carte 16 : Limites de l'aire urbaine de Kuala Lumpur.....	170
Carte 17 : Hiérarchie des centres urbains de la Wilaya de Kuala Lumpur	183
Carte 18 : Transformation urbaine du Grand Kuala Lumpur	186
Carte 19 : Infrastructure de transports publics	189
Carte 20: Expansion de Kuala Lumpur, années 1960	193
Carte 21 : Armature urbaine de la Malaisie péninsulaire	198
Carte 22 : Projet de LGV en Malaisie	199
Carte 23 : Liaisons aériennes directes de Kuala Lumpur (2011)	209
Carte 24 : Infrastructure d'accueil métropolitaine	210
Carte 25 : Organisation spatiale du tourisme	219
Carte 26 : Grand Kuala Lumpur: Organisation du tourisme	223
Carte 27 : Centre ville, Kuala Lumpur, 1975	226
Carte 28 : Infrastructure touristique de l'aire urbaine (1975)	227
Carte 29 : L'hypercentre de Kuala Lumpur	273
Carte 30 : Zones de conservation de la ville ancienne	280
Carte 31 : Dynamiques de la Vieille ville	283
Carte 32 : Brickfields, enclave ethnique et porte d'entrée urbaine	287
Carte 33 : Dynamiques du quartier de Sunway	293
Carte 34 : Complexe de Sunway Lagoon	294
Carte 35 : Putrajaya et Cyberjaya	298
Carte 36 : Flux et réseaux d'influences	334

10.5 Table des Illustrations

Illustration 1 : Tourisme dans un monde globalisé	25
Illustration 2 : Singapour, ville branchée et hip	97
Illustration 3 : Place du marché, 1925	115
Illustration 4 : Sungei Way, un ancien “nouveau village”	116
Illustration 5 : Midvalley - The Gardens et le terrain du futur KL Eco City.....	125
Illustration 6 : Subang Jaya : Zonage des activités résidentielles et industrielles	127
Illustration 7 : Affiches de propagande du Satu Malaysia (2011).....	138
Illustration 8 : Sentul, friche industrielle devenue enclave résidentielle et culturelle.....	158
Illustration 9 : Flats de Bukit Bintang	160
Illustration 10 : Verticalisation de Mont Kiara	163
Illustration 11 : Vue satellite de Tropicana	164
Illustration 12 : Logo et slogan du schéma directeur de Kuala Lumpur à l’horizon 2020.....	182
Illustration 13 : Projet Warisan Merdeka et MRT.....	185
Illustration 14 : Istana Budaya, Palais des Arts et Mosquée Nationale.....	192
Illustration 15 : Mosquées centrales de Shah Alam, Hang Tuah, Putrajaya	194
Illustration 16 : Tour Matrade (KL) et Hôtel de ville de Putrajaya.....	195
Illustration 17 : Affiche pour l’aéroport de Kuala Lumpur (KLIA).....	208
Illustration 18: KL Sentral, porte d’entrée urbaine	211
Illustration 19 : Bus touristiques	215
Illustration 20 : Central Market	217
Illustration 21 : Exopolis touristique, Centre des congrès de Putrajaya et Batu Caves	220
Illustration 22 : Affiche touristique, Penang (1963).....	233
Illustration 23 : Affiches touristiques (1935)	234
Illustration 24 : Publicité Malaysian Airways et Visit Happy Malaysia	235
Illustration 25 : Affiche promotionnelle de Malaisie et Logo de Tourism Malaysia	236
Illustration 26 : La diversité, marqueur de Kuala Lumpur	238
Illustration 27 : Espaces d’infusion touristique et commerciale	266
Illustration 28 : KLCC, les tours Petronas, le centre commercial et le parc	270
Illustration 29 : Esplanade du parc de KLCC, haut lieu touristique.....	272
Illustration 30 : Pavillon et Times Square, mégacomplexes de Bukit Bintang.....	275
Illustration 31 : Jalan Bukit Bintang, mise en scène urbaine	277
Illustration 32 : Vieille ville sous pression, 2010	278
Illustration 33 : Congestion et dégradation de la vieille ville.....	282
Illustration 34 : Touristification à Petaling Street et Jalan Kasturi	284
Illustration 35 : Prestige et Centralité, face au parc du Lac (gauche), nouveau CBD.....	286
Illustration 36 : Brickfields transformée en Little India.....	288
Illustration 37 : Genting Highland.....	290
Illustration 38 : Le palmier du <i>resort</i> Gold Coast	291
Illustration 39 : Le pouvoir en projet urbain : Modernité et visage islamique	297
Illustration 40 : Espaces publics commerciaux et infrastructure urbaine.....	304
Illustration 41 : Le food-court, espace public.....	310
Illustration 42 : Affiches <i>Art Tourism</i> et <i>KL Festival</i>	316
Illustration 43 : Publicité d’Air Asia	318

10.6 Table des Matières

Remerciements	3
Préface	5
Résumé	6
Abstract	8
INTRODUCTION	11
Thématique de recherche et enjeux	14
Questions de recherche	16
Structuration de la thèse	17
PREMIERE PARTIE : EXPLORATION URBANITE ET TOURISME	19
1 MONDIALISATION, VILLES GLOBALES ET MODELE URBAIN.....	21
1.1 Mondialisation, globalisation.....	21
1.1.1 Mondialisation et révolution informatique	21
1.1.2 La mondialisation comme discours	23
1.1.3 Banalisation d'une évolution économique.....	24
1.2 De la ville à la métropole	26
1.2.1 Perspective historique.....	26
1.2.2 La quatrième révolution urbaine, Métropolisation et ville postmoderne.....	29
1.2.3 L'hypothèse de la ville globale.....	31
1.2.4 Polarisation urbaines et exclusions	35
1.3 Métropoles et modèles d'urbanité.....	38
1.3.1 Une interprétation postmoderne ?.....	38
1.3.2 Qualité urbaine : urbanité et créativité.....	42
1.3.3 L'influence des classements hiérarchiques.....	46
1.4 Gouvernance et appartenances.....	51
1.4.1 Gouvernance urbaine.....	51
1.4.2 Durabilité et politiques urbaines.....	56
1.4.3 Migrations et citoyenneté	59
2 TOURISME EN VILLE.....	62
2.1 Etat du savoir en tourisme urbain	62
2.1.1 Définir le Tourisme	62
2.1.2 Mondialisation et évolution du Tourisme.....	63
2.1.3 Définir le tourisme urbain.....	68
2.2 Tendances du tourisme urbain	72
2.2.1 Les types du touriste urbain.....	72

2.2.2	Aventure, évasion et risques	76
2.2.3	Une « infusion » des pratiques (touristiques) urbaines.....	79
3	LIRE LE TOURISME POUR DIRE LA VILLE	82
3.1	La métropole touristique, signe de renaissance urbaine	82
3.1.1	La ville contemporaine, terrain de jeu du tourisme	83
3.1.2	Morphologie de la métropole touristique	85
3.1.3	Clusterisation touristique de l'espace urbain.....	87
3.2	Touristi-cités	92
3.2.1	Eléments de touristification urbaine	92
3.2.2	Politiques urbaines et touristiques : synergies et tensions	96
3.2.3	Marketing touristique, promotion urbaine.....	99
	Conclusion.....	105
	DEUXIEME PARTIE : KUALA LUMPUR, MULTIPLI-CITE	107
4	UNE VILLE-MONDE DANS LA MONDIALISATION	112
4.1	Un espace urbain de croissance	112
4.1.1	La vallée du Klang, l'aire urbaine de Kuala Lumpur	112
4.1.2	Une métropole jeune et multiple	114
4.1.3	Morphologies urbaines de Kuala Lumpur	117
4.2	Métropolisation et diversification économique.....	118
4.2.1	Etalement urbain.....	119
4.2.2	Rénovation urbaine.....	122
4.2.3	Multicentralités et mégaprojets	123
4.2.4	Un pôle économique majeur.....	126
4.3	Une société fragmentée et polarisée.....	134
4.3.1	Un pays, deux systèmes. Entre nation malaisienne et un rêve malais	135
4.3.2	Tensions raciales et politiques.....	139
4.3.3	Un jeu politique communautarisé.....	142
4.4	Conclusion	146
5	UN PROJET URBAIN DANS LA MONDIALISATION.....	147
5.1	Métropolarités	147
5.1.1	Une croissance démographique rapide	147
5.1.2	Dynamiques ethniques urbaines	151
5.1.3	Spatialisation socio-économique	155
5.1.4	Villes nouvelles, hétéropolis.....	163
5.2	Gouvernance et métropolisation	167
5.2.1	Organisation du pouvoir métropolitain.....	167

5.2.2	Un territoire métropolitain sous tutelles	171
5.3	Aménagement urbain	175
5.3.1	Influence de la planification nationale.....	176
5.3.2	La ville de classe mondiale comme projet.....	179
5.3.3	Déplacements : un défi d'aménagement majeur.....	186
5.3.4	Une ville porteuse du projet national.....	191
5.3.5	Aménagement du territoire.....	196
6	SYNERGIES TOURISME ET URBAIN : UNE TOURISTI-CITE.....	201
6.1	Une économie urbaine de tourisme.....	201
6.1.1	Les chiffres du tourisme en Malaisie.....	201
6.1.2	Les chiffres de Kuala Lumpur	205
6.2	Aménagement touristique urbain	207
6.2.1	L'infrastructure d'accès.....	207
6.2.2	L'infrastructure d'accueil	211
6.2.3	Touristification et clusterisation	214
6.2.4	Organisation touristique urbaine	221
6.2.5	Stratégies de développement du tourisme	225
6.3	Médiatisation de la ville et discours du marketing urbain	233
6.3.1	Évolution du Tourisme et de l'image	233
6.3.2	Marqueurs urbains : diversité et modernité	237
6.3.3	Branding tertiaire : l'envers du décor	243
	Conclusion.....	245
	TROISIEME PARTIE : TERRITOIRES ET TRAJECTOIRES	247
7	LIEUX DE RENCONTRE.....	249
7.1	Approche méthodologique	249
7.1.1	Espaces et Territoires.....	249
7.1.2	Méthodologie des entretiens.....	252
7.2	Trajectoires et pratiques d'une ville mixte.....	256
7.2.1	Profils touristiques.....	256
7.2.2	Trajectoires de touristes.....	260
7.2.3	Habiter touristiquement Kuala Lumpur.....	264
7.3	Lieux de flexibilité, centralités mixtes	268
7.3.1	L'hypercentre doré et rouillé	268
7.3.2	Vieille ville – ambivalences face à la conservation.....	278
7.3.3	Brickfields, hub central et enclave ethnique.....	285
7.4	Exopolis touristique	289

7.4.1	Sunway, périurbanités et exopôle	291
7.4.2	Putrajaya, Utopie urbaine malaisienne	295
8	UNE VILLE PARADOXALE EN TRANSIT	301
8.1	Territoires et temporalités métropolitaines	301
8.1.1	Espaces publics urbains et sociabilités	301
8.1.2	Temporalités urbaines, une ville 24/24.....	308
8.1.3	Ville invisible et cachée.....	312
8.1.4	Tournant créatif, nouvelle frontière sociale ?	314
8.2	Mobilités et imaginaire urbain	317
8.2.1	Pratiques touristiques des Lumpuriens	317
8.2.2	Regards croisés et pratiques d’infusion	320
8.2.3	Flânerie urbaine	327
8.3	Identités et mobilités sous influences.....	331
8.3.1	Identités multiples d’une ville monde	331
8.3.2	Regards de l’hintermonde.....	336
8.3.3	Politiques d’immigration et citoyenneté.....	341
8.3.4	Une société malaisienne centrifuge	343
9	Retour sur place.....	346
9.1.1	Recompositions urbaines et sociales	346
9.1.2	Modèle urbain : Hybridations et ville demi-globale.....	351
	CONCLUSION GENERALE	355
	ANNEXES	359
10	ANNEXES.....	360
10.1.1	Glossaire et abréviations.....	360
10.1.2	Guide d’entretien	363
10.1.3	Entretiens retranscrits	365
	BIBLIOGRAPHIE	403
	TABLES	419
10.2	Table des Tableaux.....	420
10.3	Table des Figures.....	421
10.4	Table des Cartes	422
10.5	Table des Illustrations	423
10.6	Table des Matières.....	424